



Balíček opatření v oblasti čisté mobility

Odkazy na dokumenty označeny [modře](#) (v AJ) a [zeleně](#) (v ČJ)

Nová opatření Evropské komise zveřejněné 8. listopadu 2017 mají upevnit postavení EU „coby celosvětového lídra v oblasti vývoje, výroby a využívání čistých vozidel“ (dostupné [zde](#)).

Součástí balíčku opatření v oblasti čisté mobility jsou:

- nové **normy pro CO₂**, jež mají výrobcům pomoci inovovat a dodávat na trh nízkoemisní vozidla. Návrh rovněž obsahuje cíle pro rok 2025 i pro rok 2030. Průběžný cíl pro rok 2025 zajišťuje odstartování investic už v tuto chvíli. Cíl pro rok 2030 pak zajišťuje stabilitu a dlouhodobou orientaci, aby investice neustaly. Tyto cíle mají pomoci urychlit přechod z konvenčních vozidel se spalovacími motory na vozidla s čistým pohonem,
- **směrnice o čistých vozidlech**, která má podporovat systémy zaručující čistou mobilitu v rámci veřejných zakázek, a soustavně tak stimulovat poptávku a další zavádění těchto systémů,
- akční plán a řešení, pokud jde o investice do **celoevropského zavádění infrastruktury pro alternativní paliva**. Cílem je zvýšit ambice národních plánů, posílit investice a podpořit zájem ze strany spotřebitelů,
- revize **směrnice o kombinované dopravě**, jež podporuje kombinování různých druhů dopravy při přepravě nákladů (např. kamionů a vlaků) a díky níž budou moci firmy snáze žádat o pobídky. V přepravě zboží se tak bude propagovat kombinované využívání nákladních vozidel, vlaků a lodí,
- **směrnice o osobní autokarové dopravě**, která má podnítit rozvoj dálkových autobusových spojů po Evropě a nabídnout alternativy k používání soukromých automobilů, čímž pomůže dále snižovat emise z dopravy a omezovat přetížení silniční sítě. K dispozici tak budou další, kvalitnější a cenově dostupnější možnosti dopravy, zejména pro lidi s nízkými příjmy,
- **iniciativa v oblasti baterií**, jež má strategický význam pro integrovanou průmyslovou politiku EU, mají-li se vozidla zítřka a jiné budoucí dopravní výrobky a systémy (včetně dílů a součástí) vyvíjet a vyrábět v EU.



Dokumenty:

- 1) Sdělení EK: "[Jak dosáhnout nízkoemisní mobility - Evropská unie, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a pracovníky](#)"
- 2) Infrastruktura pro alternativní paliva
 - a. [Sdělení Komise EP a Radě o Akčním plánu pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva](#)
 - b. [Podrobné posouzení Vnitrostátních rámců politiky](#)
 - c. [Informace od členských států](#)
- 3) Čistá vozidla
 - a. [Posouzení dopadů Podpory čistých a energeticky účinných silničních vozidel](#)
 - b. [Souhrn Posouzení dopadů](#)
 - c. [Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel](#)
 - i. [Příloha](#)
- 4) Kombinovaná doprava
 - a. [Posouzení dopadů změny směrnice 92/106/EHS o stanovení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy](#)
 - b. [Souhrn Posouzení dopadů](#)
 - c. [Návrh směrnice EP a Rady, kterou se mění směrnice 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy](#)
- 5) Přístup na trh autokarových a autobusových služeb
 - a. [Souhrn Posouzení dopadů](#)
 - b. [Posouzení dopadů návrhu nařízení EP a Rady, kterým se mění nařízení \(ES\) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy](#)
 - c. [Návrh nařízení EP a Rady, kterým se mění nařízení \(ES\) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy](#)
 - d. [Hodnocení ex-post nařízení EP a Rady \(ES\) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarových a autobusových služeb](#)
 - i. [Závěrečná zpráva](#)
- 6) Normy CO₂ pro osobní automobily a dodávky po roce 2020
 - a. [Návrh nařízení EP a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla jako součást integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel a měnící nařízení \(ES\) č. 715/2007 \(přepracované znění\)](#)
 - i. [Příloha](#)
 - b. [Posouzení dopadů Návrhu nařízení EP a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová osobní vozidla a nová lehká užitková vozidla](#)
 - i. [Přílohy](#)
 - c. [Souhrn Posouzení dopadů](#)
 - d. [Klíčové prvky návrhu](#)
- 7) Značení pneumatik
 - a. [Posouzení potřeby přezkumu nařízení Evropského parlamentu a Rady \(ES\) č. 1222/2009 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry](#)

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

Doprava má pro ekonomiku EU, zaměstnanost a mobilitu občanů obrovský význam. Spolu s logistikou zaměstnává přes 11 mil. osob, tvoří přes 5 % zaměstnanosti a téměř 5 % HDP EU. Představuje cca 20 % vývozu do zemí, které jsou hlavními obchodními partnery EU. Odvětví však současně výrazně přispívá k emisím skleníkových plynů – zaujímá 2. místo za energetikou – a zároveň je odpovědné za stále horší znečištění ovzduší v městských oblastech. Doprava bude dle všech prognóz v Evropě stále růst. Dle odhadů v období 2010–2050 vzroste objem přepravy cestujících o přibližně 42 %. Nákladní doprava dokonce o 60 %¹. Doprava tvoří téměř ¼ emisí skleníkových plynů v Evropě a je hlavní příčinou snížené kvality ovzduší ve městech. Silniční doprava představuje téměř 20 % celkových emisí EU a 73 % emisí z dopravy².

Cílem balíčku návrhů v rámci iniciativy „Evropa v pohybu“ je pomoci evropskému automobilovému průmyslu a odvětví mobility připravit se na budoucnost, a sice nastavením správných podmínek a pobídek pro **průmysl tak, aby byl globálně konkurenceschopný a generoval inovace, růst a pracovní místa**. Současně mají opatření zajistit, aby byla mobilita v budoucnu **ekologická, přístupná a cenově dostupná pro všechny** a aby se mohla obnovit důvěra spotřebitelů. To je vzhledem ke krizi důvěry v emise automobilů s naftovým motorem způsobené automobilovým průmyslem zásadní. Pravidla musí být pevně daná a řádně vymáhaná, k vozidlům na pevná paliva musí v Evropě existovat přístupné a cenově dostupné alternativy dopravy a investice do infrastruktury pro alternativní paliva musí být podle toho zacíleny a koordinovány.

Nové **normy pro CO₂** pomohou výrobcům integrovat inovace a dodávat na trh nízkoemisní vozidla. **Směrnice o čistých vozidlech** přispěje k většímu využívání čisté mobility při zadávání veřejných zakázek, a poskytne tak pevný základ pro stimulaci poptávky a dalšího zavádění alternativ čisté mobility. Balíček rovněž obsahuje opatření na podporu investic do **zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v celé Evropě** a rovněž společné normy. Kromě toho se připravuje **metodika snadného porovnávání cen paliv určená spotřebitelům**. Revize **směrnice o kombinované dopravě**, která podporuje kombinované využívání různých druhů nákladní dopravy, a revize **směrnice o osobní autokarové dopravě**, jejímž cílem je stimulovat rozvoj dálkových autobusových spojů v celé Evropě a nabízet alternativy k osobním automobilům, rovněž přispějí k dalšímu poklesu emisí z dopravy a snížení přetížení silniční sítě. Iniciativy rovněž podpoří integrovanou průmyslovou politiku EU³, aby se vozidla a další řešení mobility zítřka a jejich konstrukční části vynalézaly a vyráběly v EU. V této souvislosti má zvláštní význam **iniciativa v oblasti baterií** (pozn.: bude představena v příštím roce). Cílem těchto iniciativ je nákladová efektivnost, technologická neutralita a sociální začlenění.

Balíček obsahuje kombinaci opatření orientovaných na nabídku a poptávku s cílem nasměrovat Evropu k nízkoemisní mobilitě a posílit konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu a ekosystému mobility. Stanoví jasná doporučení pro členské státy, aby odstranily nedostatky v infrastruktuře a řešily zjištěné potřeby v oblasti a stanoví opatření na případné uvolnění finančních zdrojů na úrovni EU. Díky tomu bude zajištěna větší politická a právní jistota a rovné podmínky.

Třetí a poslední balíček návrhů v rámci iniciativy „Evropa v pohybu“ představí Komise v první polovině roku 2018. Bude obsahovat návrhy norem pro **emise oxidu uhličitého u nákladních automobilů**, opatření reagující na doporučení skupiny na vysoké úrovni GEAR 2030 z 18. října 2017, kroky v oblasti kooperativních, propojených a **automatizovaných vozidel** a řešení v oblasti mobility a dále návrhy na zlepšení elektronické dokumentace v dopravě a zvýšení bezpečnosti silničního provozu v EU.

¹ Veškeré referenční údaje jsou k dispozici v pracovním dokumentu útvarů Komise SWD(2017) 177.

² Kvůli emisím z dopravy zemře v EU předčasně téměř třikrát více osob než v důsledku dopravních nehod a miliony osob celý život trpí respiračními a kardiovaskulárními onemocněními. <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>; http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

³ COM(2017) 479.

2) Infrastruktura pro alternativní paliva

- a. [Sdělení Komise EP a Radě o Akčním plánu pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva](#)
- b. [Podrobné posouzení Vnitrostátních rámců politiky](#)
- c. [Informace od členských států](#)

Přibližně 95 % silničních vozidel využívá konvenční paliva. Mezi nejvýznamnější tržní překážky většího využití alternativních paliv v dopravě patří „**absence infrastruktury pro dobíjení a doplňování paliva**, nedostatečný rozvoj inteligentní sítě a obtíže, které spotřebitelům znemožňují infrastrukturu snadno využívat. K tomu, aby mohla EU úspěšně přejít k mobilitě s nízkými a nulovými emisemi, je nutný **integrováný přístup**. To vyžaduje společný politický rámec pro vozidla, infrastrukturu, elektrické sítě, ekonomické pobídky a digitální služby, který bude fungovat na úrovni EU i na vnitrostátní, regionální a místní úrovni.“

EU chce **urychlit zavádění ve dvou oblastech**:

- 1) v hlavní síti a globální síti **TEN-T**. Za tímto účelem sdělení Evropa v pohybu (Silniční balíček) z května 2017 stanovilo cíl **vybudovat nejpozději do roku 2025 páteřní infrastrukturu pro hlavní síť**.
- 2) posílit infrastrukturu v **městských a příměstských oblastech**, kde se vozidla používají nejčastěji.

Vnitrostátní **rámce** politiky na podporu alternativních paliv (směrnice 2014/94/EU) **nestačí v případě elektřiny**, v případě **vodíku, LNG a CNG jsou naopak dostatečné**. Dohromady činí **celkové odhadované investiční potřeby** veřejně přístupné infrastruktury pro alternativní paliva v EU zhruba **5,2 mld. EUR do roku 2020** a dalších **16 až 22 mil. EUR do roku 2025**. K pokrytí těchto potřeb by se měla využít veřejná finanční podpora, která by stimulovala významné soukromé investice, včetně inovativního financování.

K urychlení přechodu na mobilitu s nízkými a nulovými emisemi je třeba okamžitě přijmout rozhodná opatření pro rychlejší zavádění infrastruktury pro alternativní paliva ve všech členských státech.

Vybraná opatření k vnitrostátním rámcům politiky:

- 1) EK vypracuje **nezávazné pokyny pro lodní dopravu k tankování LNG pro celou EU**,
- 2) **Pokud je to třeba, měly by členské státy doplnit své vnitrostátní rámce politiky**,
- 3) **Komise zváží, jak priority vnitrostátních rámců politiky co nejlépe promítnout do rozdělení finančních prostředků na projekty EU a do zpráv v rámci evropského semestru**.
- 4) **Členské státy se vyzývají, aby tam, kde je to vhodné, do dialogu o úpravách vnitrostátních rámců politiky těsně zapojily všechny příslušné veřejné a soukromé zúčastněné strany**.

Podpora investic

Je důležité, aby členské státy vybavily **koridory hlavní sítě TEN-T úplnou páteřní infrastrukturou pro alternativní paliva do roku 2025**. Související potřeby a požadavky je třeba **zohlednit při plánování umístění a v rámci příslušných schvalovacích řízení**. Dobíjecí a plnicí infrastruktura vyžaduje digitální infrastrukturu pro rozvoj otevřených a interoperabilních služeb přinášejících prospěch spotřebitelům.

Klíčové otázky k řešení:

- **Maximalizace synergií** mezi dopravou, energetikou a ICT ve vztahu k mobilitě na dlouhé vzdálenosti i městské mobilitě. Je zásadně důležité integrovat dekarbonizaci dopravy a dodávek energie s inteligentními sítěmi a inovativními řešeními pro skladování energie.
- **Je třeba podporovat řešení pro vozové parky** ve spojení s infrastrukturou pro alternativní paliva v síti TEN-T a jejích městských uzlech.
- V městských uzlech je možné podporovat **elektrifikaci železničních tratí**; tam, kde to není proveditelné, lze posoudit možnost přejít od motorové nafty k LNG nebo vodíku.

- Soukromé tržní subjekty by měly jít v opatřeních ještě dále. Sem patří **uvádění nákladních automobilů na LNG na trh** prostřednictvím řešení pro vozové parky s plnicími stanicemi, přičemž síť TEN-T by se mohla stát zkušebním prostředím pro zavádění těchto řešení ve větším měřítku.
- Vzhledem k **nízkému rozšíření plavidel na LNG na trhu** v EU by pro provozovatele mohlo být výhodné společné pořizování plavidel na LNG a případně i LNG plnicích stanic. Úřady by také mohly zvážit zavedení kontrolních oblastí emisí SO_x postupem Mezinárodní námořní organizace (IMO) na základě přílohy VI úmluvy MARPOL, jak je uvedeno ve směrnici 2012/33/EU.⁴
- Nové motory pro **plavidla vnitrozemské plavby** budou muset od roku 2019 splňovat nové mezní hodnoty emisí.⁵ K využívání motorů na LNG přispělo rychlé zavedení nezbytné LNG infrastruktury v koridorech hlavní sítě TEN-T. Měly by být posouzeny synergie s ostatními druhy dopravy, např. LNG infrastruktura v námořních přístavech nebo pro těžká nákladní vozidla.

Zvýšení rozsahu a dopadu financování

Členské státy a regiony se rovněž vybízejí, aby **více využívaly podporu politiky soudržnosti**, a zejména programy Evropské územní spolupráce („Interreg“), a to v zájmu dobré koordinace a soudržnosti v zavádění infrastruktury pro alternativní paliva – nejen v síti TEN-T, ale také na regionální a místní úrovni.

Projekty podporované z fondů EU by zpravidla měly splňovat požadavky směrnice 2014/94/EU a měly by odpovídat prioritám stanoveným ve vnitrostátních rámcích politiky. Zjištění vyplývající z posouzení vnitrostátních rámců politiky Komise zohlední při přijímání rozhodnutí o financování z Nástroje pro propojení Evropy, Fondu soudržnosti (FS) a Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR).

Komise navrhne akční plán o udržitelném financování, pobídkách pro investory a o zdokonalení právního rámce, jakož i o souvisejících podmínkách, aby do ekologických a udržitelných projektů přilákala více soukromých investic. Pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva by měl být plán přínosem.

Budování kapacit

Klíčová opatření:

- Veřejné a soukromé zúčastněné strany se vyzývají, aby **do začátku roku 2018 dokončily stěžejní opatření v oblasti infrastruktury pro alternativní paliva v síti TEN-T.**
- Komise uspořádá putovní prezentaci v členských státech, kterou zahájí v listopadu 2017 a jejímž cílem bude komplexně přezkoumat ambicióznost vnitrostátních rámců politiky a investiční potřeby pro mobilitu s nízkými a nulovými emisemi, jakož i posoudit příležitosti, jež nabízejí různé nástroje financování z EU a finanční nástroje EU.
- Orgány veřejné moci se vyzývají, aby spolu s podniky v příslušném odvětví **urychlily zavádění vozidel na alternativní paliva a infrastruktury pro tato paliva v síti TEN-T, včetně všech městských uzlů, s cílem dosáhnout pokrytí do roku 2025 a viditelného dopadu opatření do roku 2020.** Toto bude zahrnuto do příštích pracovních plánů sítě TEN-T.
- Výrobci, provozovatelé infrastruktury a orgány veřejné moci se vybízejí, aby využívaly příležitosti k integrovaným projektům a inovativnímu financování.
- **Komise zvýší svou finanční podporu až o 800 mil. EUR, a to tak**, že: i) navýší druhou výzvu k předkládání smíšených projektů **Nástroje pro propojení Evropy o částku 350 mil. EUR** na návrhy předložené do jara 2018; ii) umožní rychlé **využití nevyužitých výnosů programu NER300 (až 450 mil. EUR) prostřednictvím demonstračních projektů v energetice** v rámci iniciativy InnovFin a dluhových nástrojů Nástroje pro propojení Evropy.

⁴ Na rozšíření alternativních paliv, zejména LNG, budou mít dopad také nová ustanovení o maximálním obsahu síry, která vstoupí v platnost dne 1. ledna 2020. Komise doporučuje, aby infrastruktura pro čerpání LNG byla v přístavech hlavní sítě TEN-T k dispozici před rokem 2025.

⁵ Nařízení (EU) 2016/1628.

Podpůrná opatření v městských oblastech

Klíčová opatření:

- Komise využije příští výroční fórum o plánech udržitelné městské mobility ke spolupráci s orgány veřejné moci na úpravě plánů udržitelné městské mobility do jara 2018.
- Do konce roku 2017 také posoudí a tam, kde to bude možné, **přizpůsobí Komise financování pro alternativní paliva v městských uzlech**, včetně řešení pro vozové parky.

Důvěra spotřebitelů

Klíčová opatření:

- Členské státy by měly **určit orgány odpovědné za registraci jedinečných identifikačních kódů pro elektromobilitu**. Komise zváží související **podpůrný mechanismus**.
- Komise ještě v roce 2017 zahájí **veřejnou konzultaci o plynule poskytovaných, interoperabilních službách se zaměřením na elektromobilitu** a bude podrobně sledovat vývoj na trhu, pokud jde o ceny nabíjení elektrických vozidel.
- Komise v roce 2018 přijme **prováděcí akt o srovnávání cen paliv** (pozn.: ve smyslu porovnávání), jehož uplatňování bude dále usnadněno prostřednictvím podpůrných opatření.

Začlenění elektrických vozidel do elektroenergetické soustavy

Klíčová opatření:

- Členské státy by měly plně umožnit reakci na straně poptávky, a to tak, že **rychle provedou příslušná ustanovení směrnice o energetické účinnosti a související uspořádání trhu s elektřinou** a tím vytvoří podpůrný právní rámec pro reakci na straně poptávky a inteligentního dobíjení.
- Členské státy by měly **podporovat zavádění dobíjecích stanic a instalaci kabeláže na parkovacích místech v obytných a neobytných budovách**.
- Členské státy by měly zajistit, aby **byly zaváděny technologie umožňující inteligentní dobíjení, jako jsou inteligentní měřiče**, a aby byly používány již přijaté i budoucí normy pro inteligentní dobíjení elektrických vozidel (např. ISO 15118 a IEC 63110).
- Potřeby související s elektromobilitou budou zohledněny v rámci plánování programu Horizont 2020, jakož i v rámci realizace Evropského strategického plánu pro energetické technologie (plánu SET) a dalších fór zúčastněných stran.
- Fórum pro udržitelnou dopravu **dále rozpracuje nezbytná doporučení pro usnadnění účinné integrace dobíjecích stanic do elektrické sítě** a pro zajištění interoperability v celé EU.

Další nově vzešlé otázky:

- Ve vozidlech na zemní plyn by se mělo více **využívat přimíchávání udržitelného biomethanu do zemního plynu nebo nahrazování zemního plynu biomethanem**, aby se zvýšila jejich udržitelnost. Výrobci a provozovatelé by se ohledně přimíchávání mohli dohodnout na konkrétních ambiciózních cílech, aby trh získal jistotu.
- Je třeba dále rozvíjet využívání **alternativních paliv v letectví**.
- Komise podpoří další úsilí o větší využívání alternativních paliv, jako je vodík či jiná obnovitelná paliva v kombinaci s palivovými články, aby rozšířila spektrum čistých **technologií pohonu železničních vozidel**.

3) Čistá vozidla

- a. [Posouzení dopadů Podpory čistých a energeticky účinných silničních vozidel](#)
- b. [Souhrn Posouzení dopadů](#)
- c. [Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel](#)
 - i. [Příloha](#)

Impact Assesment

- Možnost PO1 zvažuje zrušení směrnice o čistých vozidlech. Hlavní cíle by byly řešeny prostřednictvím politických opatření a dobrovolného jednání na evropské úrovni.
- PO2 zahrnuje společnou definici čistých vozidel a revidovanou metodiku pro peněžní vyjádření energetických a environmentálních dopadů vozidel. Od ČR je požadováno, aby si vybraly: buď mohou provést definici do vnitrostátního práva. Zde je třeba, aby vytvořily vnitrostátní politický rámec, v němž stanoví úroveň ambicí do roku 2030. Nebo mohou provést do vnitrostátního práva metodiku peněžního vyjádření, kterou budou muset dodržovat všechny veřejné orgány.
- PO3, se dvěma variantami (nízký a vysoký cíl), rozšiřuje působnost směrnice o čistých vozidlech i na vozidla pronajatá, vozidla na leasing, vozidla zakoupená na splátky a na smlouvy o specifických přepravních službách. Zavádí definici čistých vozidel na základě prahových hodnot emisí (emise CO₂ a emise výfukových plynů znečišťujících ovzduší) pro lehká užitková vozidla a stanoví s tím související minimální cíle při zadávání veřejných zakázek na úrovni členských států. Dále stanoví společný systém podávání zpráv a monitorování.
- **PO4**, se dvěma variantami (nízký a vysoký cíl), rozšiřuje působnost směrnice stejně jako PO3, ale zavádí definici čistých vozidel na základě alternativních paliv (elektrická vozidla bateriová a s palivovými články, vozidla s pohonem na zemní plyn, plug-in hybridní vozidla) pro všechna lehká užitková i těžká vozidla a stanoví s tím související minimální cíle při zadávání veřejných zakázek na úrovni českého státu. Obě možnosti PO3 i PO4 ruší metodiku peněžního vyjádření.
- PO5 má největší dosah. Stávající směrnice se nahrazuje nařízením, které předepisuje metodiku pro peněžní vyjádření energetických a environmentálních dopadů vozidel. PO5 by byla z hlediska dosahování cílů nejučinnější, ale vyžaduje největší náklady a zavádí vysokou míru intervencí.
- **Možnost PO6** rozšiřuje působnost směrnice o čistých vozidlech i na vozidla pronajatá, na leasing, zakoupená na splátky a na smlouvy o specifických přepravních službách. Zavádí definici čistých vozidel, která **kombinuje přístup na základě prahových hodnot emisí** (emise CO₂ a emise výfukových plynů znečišťujících ovzduší; pozn.: **do definice tak již nepůjde započítat vozidla na alternativní pohon s vyššími než prahovými hodnotami emisí) pro lehká užitková vozidla s definicí na základě alternativních paliv pro těžká vozidla** a stanoví s tím související minimální cíle při zadávání veřejných zakázek na úrovni členských států. Umožňuje **budoucí úpravu požadavků směrnice pro těžká vozidla**, jakmile budou stanoveny požadavky na emise CO₂ pro tato vozidla na úrovni EU (pozn.: **EK tedy v budoucnu představí novou definici i pro těžká vozidla, kam by poté automaticky nespádala vozidla na alternativní pohon, to by se zřejmě týkalo i autobusů**). Dále stanoví společný systém podávání zpráv a monitorování. **PO6 je upřednostňovaná možnost.**

Možnost PO6 jako upřednostňovaná varianta by měla snížit emise CO₂, NO_x a částic (PM10) a snížit environmentální náklady spojené s emisemi CO₂ a látek znečišťujících ovzduší (2,2 mld. EUR, po dobu životnosti vozidel pořízených v období 2020–2035). Odhaduje se, že umožní vytvoření 6 700 pracovních míst v období let 2020–2035 a zvýšení průmyslových výnosů o 4,2 mld. EUR v období let 2020–2035.

Čisté úspory nákladů u možnosti PO6 se odhadují na přibližně 4,2 mld. EUR oproti výchozímu scénáři v období let 2020–2035, což ukazuje na širší sociálně-ekonomické (zvýšení výnosů pro podniky, vytváření pracovních míst) a environmentální přínosy (spojené se snížením emisí CO₂ a látek znečišťujících ovzduší).

Očekává se, že dodatečné náklady na zadávání veřejných zakázek v období let 2020–2035 budou činit 2,2 mld. EUR. Za celé sledované období (do roku 2035) bude dosaženo mírných úspor správních nákladů ve výši 2,4 mil. EUR.

Návrh směrnice – dle zvolené možnosti PO6

Hodnocení ex-post provedené v roce 2015 ukázalo, že směrnice má závažné nedostatky. Veřejné orgány obvykle nezadávají veřejné zakázky dostatečně dobře, aby to pomohlo urychlit zavádění čistých vozidel na trh⁶. Byly zjištěny nedostatky ve struktuře směrnice, včetně nedostatečné působnosti a chybějící definice. Ustanovení o nákupu vozidel jsou buď nejasná (technické specifikace), nebo příliš složitá (peněžní vyjádření vnějších vlivů). Obecným cílem této iniciativy je zvýšit zavádění čistých vozidel na trh, tzn. vozidel s nízkými a nulovými emisemi, při zadávání veřejných zakázek, a přispět tak ke snížení celkových emisí z dopravy a ke konkurenceschopnosti a růstu v odvětví dopravy.

Článek 3 – Oblast působnosti

Oblast působnosti se bude uplatňovat nejen na **nákup**, ale nově i na „**leasing, pronájem nebo nákup na splátky silničních vozidel**“.

Článek 4 – Definice

Pro účely směrnice byla doplněna **definice Čistého vozidla**, které je vozidlem:

- vozidlo **kategorie M1 nebo M2** s maximálními emisemi výfukových plynů vyjádřenými v CO₂ g/km a emisemi znečišťujících látek v reálném provozu nižšími než procentní podíl příslušných emisních limitů uvedených **v tabulce 2** v příloze (pozn.: **limity musí splnit i vozidla na alternativní pohon**);
- vozidlo **kategorie N1** s maximálními emisemi výfukových plynů vyjádřenými v CO₂ g/km a emisemi znečišťujících látek v reálném provozu nižšími než procentní podíl příslušných emisních limitů uvedených **v tabulce 2** v příloze (pozn.: **limity musí splnit i vozidla na alternativní pohon**);
- vozidlo kategorie **M3, N2 nebo N3** podle vymezení **v tabulce 3** v příloze (pozn.: **těžká vozidla na alternativní pohony klauzuly zatím automaticky splňují**).

Tabulka 2: Emisní limity pro lehká užitková vozidla

Kategorie vozidel	2025		2030	
	CO ₂ (g/km)	Emise látek znečišťujících ovzduší* v reálném provozu jako procento emisních limitů**	CO ₂ (g/km)	Emise látek znečišťujících ovzduší* v reálném provozu jako procento emisních limitů
Vozidla M1	25	80 %	0	nepoužije se
Vozidla M2	25	80 %	0	nepoužije se
Vozidla N1	40	80 %	0	nepoužije se

* Emise ultrajemných částic v reálném provozu v #/km (PN) oxidů dusíku v mg/km (NOx) měřené podle použitelného znění přílohy IIIA nařízení 2017/1151.

** Použitelný emisní limit podle přílohy I nařízení (ES) č. 715/2007 nebo následných právních aktů.

⁶ V letech 2009–2015 mělo v průměru 4,7 % všech nově nakoupených osobních vozidel pro veřejné účely (neboli ~2,7 tisíce vozidel), 0,4 % všech nově nakoupených dodávek (neboli 0,02 tisíce vozidel), 0,07 % všech nakoupených nákladních automobilů (neboli 0,006 tisíce vozidel) a 1,7 % všech nově nakoupených autobusů (neboli 0,13 tisíce vozidel) podle směrnice o čistých vozidlech bateriový elektrický pohon, elektrický pohon s palivovými články, plug-in hybridní pohon (hybrid na připojení do zásuvky) nebo pohon na zemní plyn.

Tabulka 3: Požadavky na alternativní paliva pro těžká vozidla

Kategorie vozidel	Alternativní paliva
Vozidla M3, N2, N3	elektřina*, vodík, zemní plyn, včetně biomethanu, v plynné formě (stlačený zemní plyn (CNG)) a ve zkapalněné formě (zkapalněný zemní plyn (LNG))

* Použije se u vozidel vymezených podle čl. 2 odst. 2 směrnice 2014/94/EU za předpokladu, že se elektřina využívá pro příslušnou část provozního použití vozidla.

Článek 4a – Přenesení pravomocí

Nový Článek 4a určuje, že **Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 8a za účelem aktualizace tabulky 3** v příloze doplněním limitů pro emise CO₂ z výfukových plynů a pro znečišťující látky pro těžká vozidla, jakmile budou v platnosti příslušné emisní standardy CO₂ pro těžká vozidla na úrovni Unie.

Článek 5 – Minimální cíle pro zadávání veřejných zakázek

Článek původně ukládal povinnost „zohlednit“ při nákupu emise CO₂, NO_x apod.

1. Členské státy zajistí, aby nákup, leasing, pronájem nebo nákup na splátky silničních vozidel a smlouvy o veřejné službě v oblasti veřejné přepravy cestujících po silnici a železnici a smlouvy o veřejné službě podle článku 3 této směrnice **odpovídaly minimálním cílům** pro zadávání veřejných zakázek **na lehká užitková vozidla uvedeným v tabulce 4** v příloze a pro zadávání veřejných zakázek **na těžká vozidla uvedeným v tabulce 5** v příloze.
2. Orgány členských států mohou stanovit vyšší minimální cíle než cíle uvedené v příloze této směrnice.

Tabulka 4: Minimální cíl pro podíl lehkých užitkových vozidel v souladu s tabulkou 2 na celkovém objemu veřejných zakázek na lehká užitková vozidla na úrovni členských států* (pozn.: vybrané státy)

Členský stát	2025	2030
Německo	35 %	35 %
Francie	34 %	34 %
Spojené království	35 %	35 %
Nizozemsko	35 %	35 %
Rakousko	35 %	35 %
Slovinsko	20 %	20 %
Česká republika	27 %	27 %
Slovensko	20 %	20 %
Polsko	20 %	20 %
Maďarsko	21 %	21 %
Bulharsko	16 %	16 %

* Vozidla s nulovými emisemi výfukových plynů se počítají jako jedno vozidlo v rámci příslušného mandátu. Všechna ostatní vozidla, která splňují požadavky tabulky 2, se počítají jako 0,5 vozidla v rámci příslušného mandátu.

Tabulka 5: Minimální cíl pro podíl těžkých vozidel v souladu s tabulkou 3 na celkovém objemu veřejných zakázek na těžká vozidla na úrovni členských států* (pozn.: vybrané státy)

Členský stát	Nákladní vozidla		Autobusy	
	2025	2030	2025	2030
Německo	10 %	15 %	50 %	75 %
Francie	10 %	15 %	48 %	71 %
Spojené království	10 %	15 %	50 %	75 %
Nizozemsko	10 %	15 %	50 %	75 %

Rakousko	10 %	15 %	50 %	75 %
Slovinsko	7 %	9 %	33 %	50 %
Česká republika	9 %	11 %	46 %	70 %
Slovensko	8 %	9 %	39 %	58 %
Polsko	7 %	9 %	37 %	56 %
Maďarsko	8 %	9 %	42 %	63 %
Bulharsko	8 %	7 %	39 %	58 %

* Vozidla s nulovými emisemi výfukových plynů nebo vozidla využívající zemní plyn za předpokladu, že jsou plně provozována na biometan, což je třeba prokázat smlouvou na nákup biometanu nebo pomocí jiných dokladů o pořízení biometanu, se počítají jako jedno vozidlo v rámci příslušného mandátu. Toto počítání se nepoužije v případě těch členských států, jejichž minimální mandát pro veřejné zakázky přesahuje 50 % celkového objemu veřejných zakázek, přičemž mezní hodnotou je 50 %. Všechna ostatní vozidla, která splňují požadavky tabulky 2, se počítají jako 0,5 vozidla v rámci příslušného mandátu.

Článek 6 (Metodika výpočtu) a **7** (Přizpůsobení technickému pokroku) se ruší.

Článek 8a – Výkon přenesené pravomocí

Článek 8a určuje, že pravomoc EK přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 4a **je Komisi svěřena na dobu pěti let** od *data vstupu směrnice v platnost*. Přenesení pravomoci se **automaticky prodlužuje o období stejné délky**, pokud EP nebo Rada nejpozději tři měsíce před uplynutím každého období nevysloví s takovým prodloužením nesouhlas. EP nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 4a kdykoli zrušit. Akt v přenesené pravomoci vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu EP nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen. Na podnět EP nebo Rady se tato lhůta prodlužuje o 2 měsíce.

Článek 10 – Podávání zpráv a přezkum

Dle nového znění budou muset ČS co tři roky informovat Komisy o provádění této směrnice.

4) Kombinovaná doprava

- a. [Posouzení dopadů změny směrnice 92/106/EHS o stanovení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy](#)
- b. [Souhrn Posouzení dopadů](#)
- c. [Návrh směrnice EP a Rady, kterou se mění směrnice 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy](#)

Impact Assesment

- PO1: Minimální změna s důrazem na zjednodušení: v porovnání s výchozím stavem spočívá tato varianta ve zjednodušení definice (tj. délka silničního úseku je stanovena na 150 km); přijímání jednoduchých elektronických dokumentů jakožto dokladu o způsobilosti a rozšíření daňových pobídek na silniční nákladní dopravce, pokud jsou na mimosilničních úsecích využívány jiné způsoby dopravy kromě železnice (např. po vnitrozemských vodních cestách nebo po moři).
- **PO2:** Zjednodušení a kontrola **kritérií způsobilosti (definice) a poskytování účinnější ekonomické podpory**. Dílčí varianty jsou dvě:
 - s limitovanými ambicemi (PO2A): rozšíření geografické oblasti tak, aby zahrnovala vnitrostátní kombinovanou přepravu; společná definice silničního úseku (150 km nebo 20 % podle toho, co je delší); přijetí pouze těch částí nákladu, které jsou označeny ISO/ILU; jasná definice požadavků pro doklad o způsobilosti a více možností ekonomické podpory,
 - **s vyššími ambicemi (PO2B):** v návaznosti na PO2A možnost flexibility pro členské státy ohledně délky silničního úseku; rozšíření částí nákladu na všechny rozměry; povinná podpůrná opatření pro budování terminálů. **Upřednostňovaná možnost je varianta PO2B.**
- PO3: Změna kritérií způsobilosti (definice), aby zahrnovaly celou intermodální dopravu s povinnými podpůrnými opatřeními: rozšířené geografické pokrytí jako u PO2; žádné limity na silničních úsecích i úsecích mimo silnice ani pro části nákladu; žádné vyžadování údajů pro doklad o způsobilosti; povinná podpůrná opatření (režim výhod) pro veškerou intermodální dopravu

Upřednostňovaná možnost je varianta PO2B, která zajišťuje, že cíle pro převod na jiný druh dopravy pro rok 2030 budou splněny, a přináší vyšší návratnost investic (B/C) a vyšší účinnost pro ochranu životního prostředí než možnost PO3.

PO2B: Pozitivní dopad z hlediska úspor (snížené náklady) pro odvětví (provozovatelé) díky jasnějším podmínkám provádění směrnice, používání elektronických dokladů a prostředků přepravy, rozsáhlejší ekonomická podpora atd. Odhad je kolem 64,6 mld. EUR pro období mezi lety 2022 a 2030. Pozitivní dopad z hlediska externího snížení výdajů (díky převodu na jiný druh dopravy) kolem 1,62 mld. EUR v období mezi lety 2022 a 2030. Pozitivní dopad z hlediska očekávaného vytvoření pracovních míst díky většímu množství investic do terminálů, jehož hospodářský přínos lze odhadnout na 361,41 mil. EUR pro období 2020 až 2030. **Kombinované dodatečné náklady** pro orgány na dodatečná podpůrná opatření (provozní a investiční) pro období let **2022–2030 činí 2,9 mld. EUR.**

Návrh směrnice – dle zvolené možnosti PO2B

Směrnice 92/106/EHS⁷ o kombinované přepravě je na úrovni EU jediným právním nástrojem, který přímo motivuje k přesunu od silniční nákladní dopravy k dopravě s nižšími emisemi, jako je vodní (vnitrozemská

⁷ Směrnice 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy, Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38.

a námořní) a železniční doprava. Směřuje ke zvýšení konkurenceschopnosti přeshraniční intermodální (a konkrétněji „kombinované“) dopravy v porovnání s nákladní dopravou pouze po silnici.

Cílem iniciativy je dále zvýšit konkurenceschopnost kombinované dopravy v porovnání s dálkovou silniční nákladní dopravou, a podpořit tak přechod od silniční nákladní dopravy k jiným formám dopravy. Mělo by to snížit podíl dopravních externalit z nákladní dopravy. Bude toho dosaženo prostřednictvím:

- upřesnění a rozšíření definice kombinované dopravy;
- lepšího monitorování podmínek způsobilosti a vymáhání;
- zvýšení účinnosti pobídek a
- zdokonalením podmínek směrnice týkajících se předkládání zpráv a monitorování.

Článek 1 – Obecná ustanovení

Pro účely směrnice se „**kombinovanou přepravou**“ rozumí přeprava zboží v přepravní operaci sestávající z počátečního nebo konečného silničního úseku cesty, případně z obou takových úseků, jakož i z nesilničního úseku cesty za použití železniční dopravy, vnitrozemské vodní cesty nebo námořní dopravy.

Rozšiřuje se oblast působnosti „kombinované dopravy“ na **veškerou přepravu v Unii, včetně vnitrostátní kombinované dopravy**.

V odstavci 3 se upřesňuje **maximální vzdálenost** (vzdušnou čarou) **silničního úseku na 150 km nebo 20 % celkové vzdálenosti** bez ohledu na druh nesilničního úseku (železnice, všechny vodní cesty), přičemž zajišťuje umožnění určité flexibility v důsledku specifických geografických nebo provozních omezení v členských státech (vzdálenost od terminálu).

V odstavci 2 se **vypouští omezení nesilničního úseku**, aby se do působnosti směrnice dostala důležitá kombinovaná doprava s vnitrozemskými vodními cestami.

Článek 3 - Přepravní doklady

Článek 3 obsahoval odkaz na přepravní doklad, který lze použít na prokázání způsobilosti (odkaz na článek 6 nařízení Rady č. 11 ze dne 27. června 1960), a dále specifikoval informace, jež mají být doplněny, zejména použití razítek na potvrzení či ověření částí přepravy. Protože tyto podmínky byly považovány za nejasné a často se již razítka nepoužívají, **nahrazuje se tento článek přesnější specifikací podmínek a druhů dokladů**, jež mají být použity k prokázání způsobilosti u kombinované dopravy pro účely silničních kontrol prováděných v členském státě na silničním úseku přepravní operace.

Článek 5 – Podávání zpráv

Odstavec 1 zavádí povinnost pro členské státy, aby do 18 měsíců po uplynutí lhůty pro provedení směrnice předložily Komisi údaje o podmínkách trhu kombinované dopravy na svém území, a to včetně **údajů o příslušné infrastruktuře a přijatých opatřeních** v oblasti vnitrostátní podpory. Umožňuje také, aby **Komise přijala** formou aktů v přenesené pravomoci **opatření na pomoc členským státům** při plnění jejich povinnosti prostřednictvím dalšího popisu obsahu informací, jež mají být předkládány.

Odstavec 2 stanoví, že **Komise** na základě těchto národních zpráv **posuzuje provádění směrnice**, včetně její účelnosti a efektivity, a **může také předjímat další opatření**.

Odstavec 3 stanoví, že členské státy informace a zprávy předkládají pravidelně každé dva roky.

Článek 6 - Podpůrná opatření

Článek 6 obsahoval podmínky ekonomické podpory uplatňované na kombinovanou dopravu. Působnost těchto podpůrných opatření **se rozšiřuje** doplněním pěti nových odstavců.

Odstavec 4 zavádí **povinná podpůrná opatření na podporu nových investic** členských států do infrastruktury (na výstavbu, rozšíření, zvýšení efektivity; pozn.: bez bližší definice) a zařízení pro kombinovanou dopravu a **určuje hustotu překládkových terminálů (alespoň 1 na 150 km)**. ČS toto musí koordinovat s ostatními členskými státy a Komisí, aby nedocházelo k případnému překryvání investic.

Odstavec 5 stanoví, že **ČS může přijmout další podpůrná opatření** (pozn.: bez bližší definice) na doplnění stávajících opatření, aby snížily náklady na kombinovanou dopravu a zvýšily její konkurenceschopnost v porovnání s ekvivalentní přepravou pouze po silnici. Tato doplňková opatření mohou řešit jakoukoli část kombinované dopravy (jakýkoli úsek, vozidla používaná v jednotlivých úsecích, nákladovou jednotku nebo překládku).

Odstavec 6 požaduje, aby členské státy oznamovaly Komisi přijatá podpůrná opatření.

Odstavec 8 stanoví, že podpůrná opatření budou zaměřena na snížení objemu silniční nákladní dopravy a povzbuzení používání jiných druhů dopravy (železniční, říční a námořní), aby se tak snížilo znečištění ovzduší, emise skleníkových plynů, dopravní nehody, hluk a dopravní přetížení.

Článek 7 a článek 9

Články 7 a 9 obsahovaly zvláštní ustanovení řešící dopravu pro vlastní potřebu a jejich účelem bylo tuto přepravu usnadnit. **Články 7 a 9 se zrušují**. Podle hodnocení REFIT význam dopravy pro vlastní potřebu v silniční dopravě výrazně poklesl z 30 % v roce 1986 na 15 % v roce 2012, přičemž vnímaný přínos zvláštních článků o dopravě pro vlastní potřebu pro účastníky je jen malý.

Článek 9a

Článkem 9a vzniká povinnost **vytvořit síť příslušných orgánů** (pozn.: nabízí se Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře), jež bude podporovat spolupráci mezi ČS a naplňovat cíle směrnice.

Článek 10a – Výkon přenesené pravomoci

Článek doplňuje ustanovení obdobně jako článek 8a revize směrnice EP a Rady, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel.

5) Přístup na trh autokarových a autobusových služeb

- a. [Souhrn Posouzení dopadů](#)
- b. [Posouzení dopadů návrhu nařízení EP a Rady, kterým se mění nařízení \(ES\) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy](#)
- c. [Návrh nařízení EP a Rady, kterým se mění nařízení \(ES\) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy](#)
- d. [Hodnocení ex-post nařízení EP a Rady \(ES\) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarových a autobusových služeb](#)
 - i. [Závěrečná zpráva](#)

Impact Assesment

- PO1: otevřený přístup na trh linkové dopravy s možností odmítnout povolení, pokud by byla narušena životaschopnost smlouvy o veřejných službách (SVS).
- **PO2**: otevřený přístup na trh meziměstské linkové dopravy na vzdálenost nejméně 100 km. Povolení lze odmítnout, pokud by byla narušena životaschopnost městské SVS.
- PO3: otevřený přístup na trh meziměstské linkové dopravy bez povolovacího procesu pro dálkové linky.
- PO4: „měkká regulace“ podporující spravedlivý a nediskriminační přístup k terminálům.
- **PO5**: pravidla rovného přístupu stanovující spravedlivý a nediskriminační přístup k terminálům.

Upřednostňována je kombinace možností č. 2 a 5. Čisté kumulativní úspory emisí CO₂ ve výši 183 mil. EUR a čisté kumulativní úspory nákladů způsobených znečištěním ovzduší ve výši 590 mil. EUR; vytvoření 85 000 nových pracovních míst do roku 2030; snížení jízdného, zvýšení četnosti a zlepšení dostupnosti služeb; úspory pro podniky a správní orgány v rozsahu 1,56 mld. EUR; zvýšení objemu autokarové dopravy přibližně o 11 % v roce 2030 vůči výchozí hodnotě a zvýšení podílu v rámci jednotlivých druhů dopravy téměř o 1 procentní bod; zlepšení konektivity znevýhodněných sociálních skupin o 62 mld. osobokilometrů v roce 2030 vůči výchozí hodnotě a příspěvek ke snížení nákladů způsobených nehodami ve výši 2,8 mld. EUR.

Negativní, avšak omezený dopad na ostatní druhy dopravy: v důsledku vyšších výkonů autokarové dopravy se v roce 2030 **odhaduje snížení železniční dopravy o 4,8 %**.

Negativní dopad na některé SVS: ztráta příjmů železniční dopravy v rámci SVS ve výši asi 1,4 %.

Návrh nařízení – dle zvolené možnosti kombinace PO2 a PO5

V období 2015 až 2017 bylo uvedené nařízení vyhodnoceno *ex post*⁸. Výsledkem byl závěr, že nařízení je při dosahování svého původního cíle spočívajícího v podpoře autokarové a autobusové dopravy jako udržitelné alternativy individuální automobilové dopravy účinné pouze částečně. V rámci hodnocení bylo zjištěno, že otevření vnitrostátních trhů linkové autokarové a autobusové dopravy vytváří kritické množství provozovatelů, kteří poté zavádějí rovněž mezinárodní dopravní služby, což má na počet mezinárodních tras a četnost spojů větší dopad než samotné celoevropské právní předpisy.

Kapitola I – OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1 – Oblast působnosti

Působnost se rozšiřuje na **veškerou linkovou dopravu pro cizí potřebu** provozovanou podnikatelem v silniční dopravě nerezidentem (pozn.: nejen dočasnou).

⁸ SWD (2017) 361.

Článek 2 – Definice

Upřesňuje se (bod 2), že za **linkovou dopravu se považují i expresní služby (pozn.: doplněna možnost linkové dopravy bez mezizastávek).**

Mění se (bod 7) definice kabotáže: **kabotáží se rozumí vnitrostátní silniční osobní doprava pro cizí potřebu prováděná v hostitelském členském státě.**

Doplňuje se (bod 9) definice terminálu: **terminálem se rozumí zařízení s minimální plochou 600 m², které poskytuje parkovací místo, jež využívají autokary a autobusy pro výstup nebo nástup cestujících.**

Bod 11 upřesňuje vhodnou alternativu k terminálu, kterou se rozumí: „jiný terminál, který je pro podnikatele v silniční osobní dopravě z ekonomického hlediska přijatelný a který mu umožňuje provozovat dotyčnou osobní dopravu.“

Článek 3a – Regulační orgán

Nový článek vyžaduje, aby členské státy **určily regulační orgán, jenž by měl být nezávislý na ostatních orgánech veřejné moci** (pozn.: nabízí se Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře). Tento orgán by měl být schopen získat požadované informace a prosazovat svá rozhodnutí prostřednictvím vhodných sankcí. Orgán bude:

- a) **provádět ekonomické analýzy** toho, zda by navrhovaná nová dopravní služba narušila ekonomickou rovnováhu smlouvy o veřejných službách;
- b) **schromažďovat a poskytovat informace** o přístupu k terminálům a
- c) **rozhodovat o odvolání** proti rozhodnutím provozovatelů terminál.

Kapitola II – LICENCE SPOLEČENSTVÍ A PŘÍSTUP NA TRH

Článek 5 – Přístup na trh

Ruší se požadavek na oznamování jmen podnikatelů v silniční osobní dopravě a spojů na trase příslušným orgánům, protože požadavek ztratil svůj význam a vytváří zbytečnou administrativní zátěž.

Článek 5a – Přístup k terminálům

Provozovatelé terminálů umožní podnikatelům v silniční osobní dopravě za účelem provozování linkové dopravy přístup k terminálům za **spravedlivých, nestranných, nediskriminačních a transparentních podmínek. Žádosti o přístup by měly být zamítnuty pouze tehdy, nemá-li terminál dostatečnou kapacitu.** Podmínky přístupu k terminálům budou veřejné.

Článek 5b – Postup pro udělování přístupu k terminálům

Řádně zdůvodněná rozhodnutí o žádostech o přístup je nutno **přijmout ve lhůtě dvou měsíců**. Podnikatelé v silniční osobní dopravě by měli mít možnost podat proti rozhodnutím odvolání regulačnímu orgánu. Rozhodnutí regulačního orgánu by mělo být dle návrhu závazné.

Kapitola III – LINKOVÁ DOPRAVA PODLÉHAJÍCÍ POVOLENÍ

Článek 8 – Postup pro udělení povolení pro mezinárodní přepravu cestujících na vzdálenost kratší než 100 kilometrů vzdušnou čarou

Článek 8 je pozměněn tak, aby stanovil povolovací postup pro mezinárodní linkovou osobní dopravu na vzdálenost kratší než 100 kilometrů vzdušnou čarou. Povolující orgány si musí vyžádat souhlas ostatních ČS, ve kterých cestující nastupují a vystupují a jsou přepravováni na vzdálenosti kratší než 100 kilometrů. Povolení budou udělena, není-li zamítnutí žádosti opodstatněné na základě jednoznačně stanovených důvodů. Nemohou-li příslušné orgány dospět k dohodě ohledně povolení, lze záležitost postoupit Komisi. Komise musí přijmout rozhodnutí, které bude platit do doby, než povolující orgán vydá vlastní rozhodnutí.

Článek 8a – Postup pro udělení povolení pro mezinárodní přepravu cestujících na vzdálenost kratší než 100 kilometrů vzdušnou čarou

Zamítnutí nové dopravní služby **nelze odůvodnit** na základě toho, že **narušuje ekonomickou rovnováhu smlouvy o veřejných službách**.

Článek 8b – Postup pro udělení povolení pro vnitrostátní linkovou dopravu

Žádost o povolení pro novou službu přepravy cestujících na vzdálenost kratší než 100 kilometrů vzdušnou čarou lze zamítnout, pokud narušuje ekonomickou rovnováhu smlouvy o veřejných službách. Vzhledem k rozdílům ve způsobu, jakým členské státy organizují jednotlivé druhy dopravy na svém území, a k rozdílné geografické situaci v jednotlivých členských státech **lze prahovou hodnotu vzdálenosti zvýšit až na 120 kilometrů**, má-li nová dopravní služba obsluhovat výchozí a cílový bod cesty, který je již obsluhován na základě více než jedné smlouvy o veřejných službách.

Článek 8c – Rozhodnutí povolujících orgánů

Článek umožňuje povolujícím orgánům vydat povolení, udělit povolení s omezením, nebo žádost o povolení zamítnout. Vyžaduje, aby byla rozhodnutí o zamítnutí žádostí o povolení nebo o udělení povolení s omezením odůvodněna. Žádost lze **zamítnout** z důvodu **nechopnosti žadatele provozovat dopravu; porušení předpisů** o silniční dopravě; možného **narušení ekonomické rovnováhy zjištěného** na základě ekonomické analýzy regulačního orgánu;

Orgány nezamítnou žádost jen z toho důvodu, že podnikatel v nabízí nižší ceny než, nebo na základě skutečnosti, že dotyčný spoj již provozují jiní podnikatelé v silniční osobní dopravě.

Článek 8d – Omezení práva na přístup

Členské státy mohou žádosti o povolení zamítnout, pokud narušují ekonomickou rovnováhu smlouvy o veřejných službách. O provedení ekonomické analýzy mohou regulační orgán požádat pouze stanovené zúčastněné strany. Regulační orgán může dospět k závěru, že povolení lze udělit, že je lze udělit za určitých podmínek, nebo že žádost o povolení je třeba zamítnout. Závěry regulačního orgánu jsou závazné.

Kapitola IV – ZVLÁŠTNÍ LINKOVÁ DOPRAVA NEPODLÉHAJÍCÍ POVOLENÍ

Článek 12 – Kontrolní doklady

Ruší se odst. 1 až 5 za účelem zrušení jízdního listu jako kontrolního dokladu v případě příležitostné dopravy. To by mělo odstranit zbytečnou administrativní zátěž.

Článek 13 – Místní výlety

Článek se ruší, jelikož místní výlety jsou podle článku 15 liberalizovány, takže tento požadavek je zbytečný.

Kapitola V – KABOTÁŽ

Článek 15 – Povolená kabotáž

Zrušuje se požadavek, aby se **linková doprava prováděla v rámci mezinárodní linkové dopravy**. **Zrušuje se zákaz kabotáže ve formě linkové dopravy prováděné nezávisle na této mezinárodní linkové dopravě**. Místní výlety představují povolenou kabotáž.

Článek 17 – Kontrolní doklady pro kabotáž

Článek se ruší. Kabotáž ve formě příležitostné dopravy již nevyžaduje jízdní listy. Kontrolní doklady pro zvláštní linkovou dopravu jsou upřesněny v čl. 12 odst. 6.

Kapitola VI – KONTROLY A SANKCE

Článek 19 – Silniční kontroly a kontroly v provozovnách podnikatelů v silniční osobní dopravě

Upřesňuje se, že podnikatelé v silniční osobní dopravě provozující kobotáž ve formě linkové dopravy musí umožnit kontroly, jelikož provozování této dopravy bude povoleno nezávisle na provozování mezinárodní osobní dopravy.

Kapitola VII – PROVÁDĚNÍ

Článek 28 – Podávání zpráv

Ukládá se povinnost podávat zprávy, aby měla Komise od všech ČS k dispozici jednotné a spolehlivé informace, jež jí umožní sledovat a vyhodnocovat provádění a účinnost právních předpisů. Komise podá EP a Radě do pěti let ode dne použitelnosti tohoto nařízení zprávu o tom, nakolik nařízení přispělo k lepšímu fungování trhu silniční osobní dopravy.

6) Normy CO₂ pro osobní automobily a dodávky po roce 2020

- a. [Návrh nařízení EP a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla jako součást integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel a měnicí nařízení \(ES\) č. 715/2007 \(přepracované znění\)](#)
 - i. [Příloha](#)
- b. [Posouzení dopadů Návrhu nařízení EP a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová osobní vozidla a nová lehká užitková vozidla](#)
 - i. [Přílohy](#)
- c. [Souhrn Posouzení dopadů](#)
- d. [Klíčové prvky návrhu](#)

V EU v současné době platí dvě nařízení stanovující cíle CO₂ pro nová osobní vozidla a dodávky, která jsou založena na článku 192 SFEU (kapitola "Životní prostředí"):

- **nařízení (ES) č. 443/2009**, které stanovuje průměrný cíl pro nové **osobní automobily** u nového vozového parku ve výši **130 g CO₂/km od roku 2015 a 95 g CO₂/km od roku 2021**;
- **nařízení (EU) č. 510/2011**, které stanovuje průměrný cíl pro nové **lehké užitkové vozy** u nového vozového parku ve výši **175 g CO₂/km od roku 2017 a 147 g CO₂/km od roku 2020**.

Zjištěné nedostatky:

- a) **Problém č. 1: Nedostatečné využívání nejúčinnějších vozidel** (včetně vozidel s nízkými a nulovými emisemi) **takovým způsobem, aby byly splněny závazky vyplývající z dohody z Paříže a zlepšila se kvalita ovzduší** (zejména v městských oblastech)
- b) **Problém č. 2: Spotřebitelé nevyužívají možných úspor PHM**
- c) **Problém č. 3: V dlouhodobém horizontu riziko ztráty konkurenční výhody EU z důvodu nedostatečných inovačních procesů v oblasti nízkoemisních automobilových technologií.**

Bylo provedeno rozsáhlé hodnocení stávajících předpisů v rámci programu REFIT.⁹ Hodnotící zpráva dospěla k závěru, že nařízení jsou stále relevantní, obecně soudržná a vedly k významným úsporám emisí, přičemž byla nákladově efektivnější, než se původně předpokládalo. Nařízení také vytvářela významnou přidanou hodnotu pro EU, jejíž výše by nebylo možné dosáhnout pomocí vnitrostátních opatření.

Impact Assessment

Byla zvažována řada opatření v těchto oblastech:

- 1) Emisní cíle CO₂;
- 2) Rozložení úsilí na dosažení cílů mezi výrobce;
- 3) Stimulační mechanismy pro vozidla s nízkými a nulovými emisemi (LEV / ZEV)
- 4) Prvky nákladově efektivní implementace
- 5) Posílení dohledu a správy

Pozitiva mixu variant: Dodatečné snížení emisí CO₂ pro automobily z mixu navrhovaných opatření se v letech 2005 až 2030 pohybuje od 4 do 11,4procentního bodu nad rámec základního scénáře. Mezi roky 2020 a 2030 se emise znečišťujících látek v ovzduší sníží o 2 až 8procentních bodů u NO_x a o 10procentních bodů u PM_{2,5}. U dodávek je dodatečné snížení emisí CO₂ mezi lety 2005 a 2030 v rozmezí 4,8 až

⁹ Ricardo-AEA and TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles, available at: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

14,1procentního bodu. Emise znečišťujících látek z dodávek se sníží až o 9 (NOx) nebo 10 (PM2,5) procentních bodů mezi lety 2020 a 2030.

Výhody pro spotřebitele z hlediska "celkových nákladů na vlastnictví" pro průměrné nové vozidlo roku 2030 se pohybují v rozmezí od 1 000 do 2 000 EUR (při životnosti 15 let). Pro průměrnou novou dodávku roku 2030 se tyto úspory pohybují mezi 3 800 EUR až 4 400 EUR. Čisté úspory se projevují i u nízkopříjmových skupin spotřebitelů.

Negativa mixu variant: Výrobní náklady se zvýší, což ovlivní konečnou cenu vozidla pro spotřebitele i podniky. Náklady se zvyšují přímo úměrně s přísnějšími celoplošnými cílovými úrovněmi CO₂. Pro průměrné nové auto registrované v roce 2030 se zvýšení nákladů pohybuje od 400 EUR do 2 700 EUR. Pro průměrnou dodávku v roce 2030 se zvýšení pohybuje od 400 EUR do 2 400 EUR.

Odůvodnění:

Až dosud byly normy přispívající snižování emisí základním nástrojem pro inovace a investice do nízkouhlíkových technologií. **V dnešní době však EU již není jasným lídrem v tomto závodě, přičemž USA, Japonsko, Jižní Korea a Čína postupují v této oblasti velmi rychle.**

Usilováním o integrovaný přístup, a to na jak straně poptávky, tak na straně nabídky, a vytvořením vhodného prostředí a jasné vize a pevného regulačního rámce může EU vytvořit prostředí, které poskytuje průmyslu EU jistotu a srozumitelnost potřebné k inovacím a udržení konkurenceschopnosti.

Podrobnější popis vybrané varianty - Zvažovaná opatření jsou seskupena v pěti klíčových oblastech:

1) Emisní cíle (úroveň, časování a metrika)

Různé úrovně cílů byly posuzovány pro období do roku 2030, v rozmezí od 10% do 40% snížení v roce 2030 ve srovnání s průměrnými cíli pro osobní automobily (cíl z roku 2021) a dodávky (cíl z roku 2020). Rovněž byly posouzeny dvě možnosti, které odrážejí cílové úrovně navržené Evropským parlamentem, které se Komise zavázala posoudit během jednání v roce 2014.

Pokud jde o načasování cílů, zvažované možnosti zahrnovaly stanovení jednoho cíle pro rok 2030, stanovení cílů pro roky 2025 a 2030 a stanovení ročních cílů pro období 2022-2030. Co se týče způsobu vyjádření cíle, zvažované možnosti zahrnovaly současný přístup založený na výfukových emisích ("tank to wheel"), jakož i alternativní možnosti ("well to wheel", "embedded emissions", "mileage weighting").

Upřednostňovanou možností cíle je stanovení nových cílů emisí CO₂ pro vozové parky osobních i lehkých užitkových automobilů, které odpovídají 30% snížení emisí v roce 2030 ve srovnání s cíli z roku 2021.

Upřednostňovanou možností pro metriku emisních cílů je zachování přístupu Tank-to-Wheel (TTW) se stanovením cílů v gramech CO₂/km za průměr vozového parku vážený dle prodejů. Přístup je plně v souladu s jinými nástroji, změna metriky by nepřinesla velké výhody. **Upřednostňovanou možností pro načasování je stanovení nových cílů CO₂ pro automobily a dodávky od roku 2025 a přísnějších cílů platných od roku 2030** za účelem zajistit dosažení požadovaných kumulativních snížení emisí CO₂ do roku 2030. Zvolený přístup poskytne jasný a časný signál pro investice do vozidel s nízkými a nulovými emisemi.

2) Rozložení úsilí na dosažení cílů mezi výrobce

Podle stávajících nařízení se pro stanovení specifických emisních cílů pro jednotlivé výrobce používá křivka mezních hodnot (lineární), která definuje vztah mezi emisemi CO₂ a hmotností vozidla. Vedle současného přístupu byly (v posouzení dopadů) zvažovány následující možnosti: změna sklonu křivky mezních hodnot pomocí jiného parametru užitečnosti (např. stopa vozidla – rozvor x rozchod) nebo bez jeho použití (stejně snížení nebo stejný cíl pro všechny výrobce).

Upřednostňovanou možností pro rozložení úsilí na dosažení celoevropských cílů snížení emisí vozového parku mezi jednotlivé výrobce od roku 2025 je použití křivky mezních hodnot (limitů), s cíli specifickými pro výrobce závisujícími na průměrné zkušební hmotnosti vozidla¹⁰ (testovací hmotnosti) dle WLTP (Světově harmonizovaná testovací procedura lehkých vozidel) a se sklonem(y) křivky zajišťujícím ekvivalentní úsilí na snížení emisí mezi výrobci.

3) Stimulační mechanismus ZEV/LEV (definice a druhy stimulů/pobídek)

Při použití různých definic pro vozidla s nízkými emisemi (LEV) se uvažovalo o dvou různých typech specifických pobídek pro ZEV/LEV vozidla:

- Závazný mandát: Stejný podíl ZEV/LEV by byl požadován od všech výrobců.
- **System kreditů:** Tento stimul by při stanovování svého specifického cíle pro CO₂ zohledňoval podíl ZEV/LEV vozidel výrobce. Pro výrobce, který překročí určitý podíl ZEV/LEV vozů, by platil méně přísný emisní cíl pro CO₂. (Pozn.: Dle použitého vzorce by to bylo ale maximálně o 5 %? – viz str. 22)

Pro oba systémy byly zvažovány různé úrovně hodnot.

Upřednostňovanou možností stimulačního mechanismu LEV/ZEV vozidel je systém kreditů.

4) Prvky nákladově efektivní implementace

Mezi posuzovanými prvky byly opatření obsažená v současných nařízeních (jako jsou ekologické inovace, sdružování a výjimky) a nové prvky, jako je obchodování či výpůjčky kreditů CO₂.

Upřednostňovanou možností je zachovat ustanovení o ekologických inovacích, přičemž by se rozšířila oblast působnosti na klimatizační systémy a umožnila revize limitu 7 g/km (pro inovativní ekologická opatření), aby se zachovala ustanovení o sdružování výrobců. Zároveň by se objasnilo, jak mohou výrobci vytvářet otevřená sdružení. Nezavedla by se žádná možnost obchodování s kredity CO₂ a odstranila by se možnost snížených cílů pro specializované výrobce.

5) Posílení dohledu a správy

Účinnost cílů pro snižování emisí CO₂ ve skutečnosti závisí jednak na reprezentativnosti postupu testování (pokud jde o řízení v reálném světě), jednak na tom, do jaké míry jsou vozidla uváděná na trh ve shodě s referenčními vozidly používanými pro testování při schvalování vozidel. Doporučení Evropského parlamentu, které následovalo po vyšetřování měření emisí v automobilovém průmyslu, zdůraznilo, že mechanismy dozoru nad trhem jsou rozhodující pro zachování spolehlivého a důvěryhodného systému.

V této souvislosti a v souladu s doporučeními Vědeckého poradního mechanismu (SAM) bylo zvažováno několik možností. První byla shromažďování, zveřejňování a sledování údajů o spotřebě paliva v reálném světě na základě povinnosti výrobců přizpůsobit normalizovaná "zařízení pro měření spotřeby paliva" v nových vozidlech prostřednictvím předpisů o schvalování vozidel. Druhá, související s opatřeními dohledu nad trhem, se zvažovala ve vztahu ke kontrolám shody vozidel uváděných na trh ve výrobě a v provozu.

Upřednostňovanou možností je zmocnit Evropskou komisi k umožnění i) shromažďování, zveřejňování a sledování údajů o spotřebě paliva v reálném světě a vytvoření povinnosti hlásit odchylky související

¹⁰ „Zkušební hmotnost vozidla“ se rozumí součet skutečné hmotnosti vozidla, hmotnosti 25 kg a hmotnosti reprezentativní pro zatížení vozidla. „Skutečnou hmotnost vozidla“ se rozumí hmotnost v provozním stavu s připočtením hmotnosti volitelného vybavení namontovaného na jednotlivém vozidle. Hmotností reprezentativní pro zatížení vozidla“ se rozumí hodnota ve výši x % maximálního zatížení vozidla, přičemž x činí 15 % u vozidel kategorie M a 28 % u vozidel kategorie N.

s opravnými mechanismy a ii) korekce hlášených hodnot emisí CO₂ v případě odchylek zjištěných zlepšením dozoru nad trhem.

Návrh nařízení – dle zvoleného mixu variant

Článek 1 – Předmět a cíle

Článek specifikuje cíle nového vozového parku od let 2020, 2025 a 2030, které se vztahují na nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla. Nařízení se má uplatňovat **od roku 2020** za účelem zajištění souvislého přechodu na nový cílový režim od roku 2025. Proto **článek zahrnuje již stanovené celoevropské cíle pro osobní automobily na 95g/km** (dle Evropského jízdního cyklu NEDC) **na rok 2020 a 147g/km** (dle Evropského jízdního cyklu NEDC) **u lehkých užitkových vozidel, stejně jako nové cíle pro roky 2025 a 2030.**

Počínaje rokem 2021 budou specifické emisní cíle založeny na nové testovací proceduře, Světově harmonizované testovací proceduře lehkých vozidel (WLTP). Proto jsou **cíle vozového parku v letech 2025 a 2030, které jsou založeny na WLTP, vyjádřeny jako procentní snížení ve srovnání s průměrným specifickým emisním cílem pro rok 2021 stanoveným pro každého výrobce v souladu s oddílem 4 přílohy I.**

V letech 2025 až 2029 se pro osobní automobily i lehká užitková vozidla specifický emisní cíl celého vozového parku EU snižuje (zpřísňuje) o 15 % oproti specifickému emisnímu cíli v roce 2021.

Od roku 2030 se pro osobní automobily i lehká užitková vozidla specifický emisní cíl celého vozového parku EU snižuje (zpřísňuje) o 30 % oproti specifickému cíli v roce 2021.

Příloha I ([zde](#)): Stanoví vzorce pro výpočet ročních specifických emisních cílů, které by měly být dosaženy průměrnými emisemi vozových parků nově registrovaných vozidel výrobců. Část A zahrnuje osobní automobily, zatímco část B zahrnuje lehká užitková vozidla.

Článek 2 – Oblast působnosti

Článek definuje kategorie vozidel (M1 a N1) spadající do oblasti působnosti odkazem na právní předpisy o schvalování typu motorového vozidla. Rovněž objasňuje, že výjimka de minimis vztahující se na výrobce odpovědné za méně než 1000 nových registrací ročně by se neměla uplatňovat, pokud není výrobcem na vlastní žádost udělena odchylka z emisního cíle.

Článek 3 – Definice

Byly přidány nové definice pro "cíle celého vozového parku EU", "vozidla s nulovými a nízkými emisemi (ZEV/LEV)" a "zkušební hmotnost vozidla".

Vozidlem „s nulovými a nízkými emisemi“ (zero- and low-emission vehicles – ZEV/LEV) je dle doplněné definice osobní automobil nebo lehké užitkové vozidlo s emisemi na výfuku od 0 do 50 g CO₂/km stanovené v souladu s nařízením (EU) č. 2017/1151.

Článek 4 – Cíle pro specifické emise

Článek stanoví obecnou povinnost výrobce zajistit, aby průměrné emise CO₂ vozového parku nově registrovaných vozidel v kalendářním roce nepřekročily jeho roční cíl pro specifické emise. Cíl je specifický pro výrobce a je vypočítán jako funkce platného cíle pro vozový park, křivky mezních hodnot, průměrné hmotnosti vozového parku výrobce a referenční hmotnosti (M₀ or TM₀). Výpočet hmotnosti je založen na hmotnosti v provozním stavu až do roku 2024 včetně. Od roku 2025 by měla být místo toho použita zkušební hmotnost vozidla, která je blíže skutečné hmotnosti hotového vozidla. **Výpočty specifických**

emisních cílů pro období od roku 2020 do roku 2030 jsou uvedeny v částech A a B přílohy I. Cílové výpočty použitelné v letech 2020 až 2024 jsou stanoveny ve stávajících právních předpisech.

Od roku 2025 by se cíl pro specifické emise pro výrobce měl vypočítat s přihlédnutím k podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi jeho vozového parku. Pro výpočet tohoto podílu by se vozidla s nulovými a nízkými emisemi měla počítat na základě vážení emisí každého vozidla. Pokud podíl přesahuje referenční hodnotu celého vozového parku EU, výrobce profituje z vyššího specifického cíle (limitu) emisí.

Příloha I ([zde](#)), část A, bod 6.3,

6.3 Cíl pro specifické emise osobních automobilů od roku 2025

Cíl pro specifické emise (specifický emisní cíl)	=	referenční cíl specifických emisí × ZLEV faktor
neboli		
Cíl pro specifické emise	=	referenční cíl specifických emisí × (1 + Y – X)
neboli		
Cíl pro specifické emise	=	$RCSE \times \left(1 + \frac{\left(1 - \frac{\text{specifické emise}}{50} \right) \times \text{počet registrovaných ZLEV vozidel}}{\text{Celkový počet všech registrovaných vozidel}} - X \right)$ <p>Pozn: jedná se o mé zjednodušení vzorce! „specifické emise“ lze násobit počtem vozidel ZLEV pouze při stejných emisích všech ZLEV, jinak se počítá každý ZLEV zvlášť</p>
kde „referenční cíl specifických emisí (RCSE, SERT)“	=	referenční cíl pro specifické emise CO ₂ stanovený v souladu s bodem 6.2.1 pro období 2025 až 2029 a 6.2.2 pro rok 2030
kde „ZLEV faktor“	=	(1 + y – x), není-li tento součet větší než 1,05 nebo nižší než 1,0, přičemž v takovém případě se činitel ZLEV nastaví na 1,05 nebo na 1,0
kde „y“	=	podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku výrobce nově registrovaných osobních vozů vypočtený jako celkový počet vozidel s nulovými a nízkými emisemi, kde se každý z nich počítá jako ZLEV_{specifické} v souladu s níže uvedeným vzorcem, dělený celkovým počtem osobních automobilů registrovaných v příslušném kalendářním roce
kde „ZLEV _{specifické} “	=	1 – (specifické emise ÷ 50)
kde „x“	=	15 % v letech 2025 až 2029 a 30 % v roce 2030.

Pozn.: **Specifický emisní cíl CO₂ (g/km) lze tedy dle vzorce zvýšit (zmírnit) maximálně o 5 procent? K dosažení by došlo při 35% podílu ZLEV, kde všechny ZLEV mají 0 g CO₂/km (ZEV), v roce 2030 a 20% v roce 2025? Pokud by všechny ZLEV měly emise 50 g CO₂/km (LEV), nedošlo by k žádné bonifikaci?**

Příloha I, část B, bod 6.3

6.3.1 Cíl pro specifické emise lehkých užitkových automobilů od roku 2025 do roku 2029

Cíl pro specifické emise (specifický emisní cíl)	=	(referenční cíl specifických emisí – (ø _{cíle} – emisní cíl vozového parku EU pro rok 2025) × ZLEV faktor
kde „ø _{cíle} “	=	průměr (vážený počtem nově registrovaných lehkých užitkových vozidel každého jednotlivého výrobce) všech referenčních cílů pro specifické emise stanovených v souladu s bodem 6.2.1

6.3.2 Cíl pro specifické emise lehkých užitkových automobilů od roku 2030

Cíl pro specifické emise (specifický emisní cíl)	=	(referenční cíl specifických emisí – (ø _{cíle} – emisní cíl vozového parku EU pro rok 2030) × ZLEV faktor
kde „ø _{cíle} “	=	průměr (vážený počtem nově registrovaných lehkých užitkových vozidel každého jednotlivého výrobce) všech referenčních cílů pro specifické emise stanovených v souladu s bodem 6.2.2

V případě lehkých užitkových vozidel se musí rozlišovat v rozložení úsilí a snah na dosažení cílů mezi výrobci lehkých užitkových vozidel s průměrnou zkušební hmotností vozu vyšší než je průměrná referenční hmotnost (TM_0) a vozidly s průměrnou zkušební hmotností nižší než TM_0 . U první skupiny je sklon křivky mezních hodnot (pozn.: koeficient) konstantní v čase, zatímco ve druhém případě se používá stejný přístup jako u osobních automobilů, tzn. sklon se upravuje podle cíle celého vozového parku EU (pozn. – koeficient se mění).

Článek 5 - Superkredity pro cíl 95 g CO₂/km pro automobily

Ustanovení se nemění a platí až do roku 2022 včetně. Započítávají se vozy pod 50 g CO₂/km (LEV/ZEV).

Článek 6 – Sdružování

Sdružování podniků a nezávislých výrobců je zachováno. Komise bude mít nově pravomoc vyjasnit podmínky pro sdružování mezi nezávislými výrobci, zejména pokud jde o pravidla hospodářské soutěže.

Článek 7 – Sledování a hlášení průměrných emisí

Obecná ustanovení o monitorování údajů o CO₂ z členských států zůstávají nezměněna. Bylo však přidáno posílení povinnosti členských států zajistit vysoce kvalitní údaje a spolupracovat s Komisí.

Přidává se mechanismus pro účely monitorování odchylek zjištěných v emisích CO₂ užívaných vozidel ve srovnání s hodnotami při schvalování typu motorových vozidel. Mechanismus vychází z návrhu zavést postup pro kontrolu shody emisí CO₂ během provozu do právních předpisů o schvalování typu motorového vozidla. Orgány pro schvalování typu motorového vozidla by měly hlásit zjištěné odchylky a Komise by je měla zohlednit při kontrole dodržování cílů ze strany výrobců. Ustanovení obsahuje zmocnění, aby Komise poskytla podrobnosti pro takový postup prostřednictvím prováděcího aktu.

Článek 8 – Poplatek za překročení emisí

Článek stanoví vzorec pro výpočet finančních pokut v případě, že výrobce překročí svůj cíl. Poplatek za překročení emisí z platných nařízení je zachován, tj. **95 EUR/g CO₂/km**.

Článek 9 – Zveřejnění výkonnosti výrobců

Článek uvádí údaje, které Komise zveřejňuje každoročně s ohledem na roční dodržování cílů výrobců. Zkušební hmotnost vozidla byla přidána jako datový parametr, který má být publikován s ohledem na jeho použití jako parametr užitkovosti od roku 2025. Přidán byl i čistý dojezd vozidla na elektřinu (vehicle's electric range).

Článek 10 – Výjimka (odchylka) pro určité výrobce

Byla zachována možnost pro malé výrobce (tj. odpovědné za 1000 až 10 000 registrací pro automobily a 1000 až 22 000 registrací pro dodávky), aby požádaly o mírnější cíle týkající se specifických emisí.

Pro specializované výrobce, kteří odpovídají za 10 000 až 300 000 nových registrovaných vozidel, zůstává možnost využívat výjimku z cíle 95 g CO₂/km. Nicméně, s účinností od roku 2025 bude tato skupina výrobců muset plnit specifické cílové hodnoty emisí vypočtené v souladu s přílohou I.

Článek 11 – Ekologické inovace

Výrobci mohou i nadále využívat nižších průměrných emisí tím, že ve svém vozidle použijí ekologické inovace schválené v souladu s tímto článkem. Aby se zohlednily změny v úspoře ekologických inovací, ke kterým může dojít v důsledku změny regulačního zkušební postupu, **Komise bude mít pravomoc upravit**

maximální limit 7 g CO₂/km úspory CO₂, který si výrobce může odečíst od svých průměrných emisí. Zmocnění by mělo platit od roku 2025.

Kritéria způsobilosti pro ekologickou inovaci zůstávají nezměněna až do roku 2024 včetně. Od roku 2025 se umožní odstraněním odkazu na opatření integrovaného přístupu umožní, aby **mobilní klimatizační zařízení byla způsobilá jako ekologická inovace**.

Článek 12 – Emise a spotřeba energie v reálném světě

Článek poskytuje Komisi pravomoc sledovat a hodnotit reálnou vypovídající schopnost metody testování WLTP a zajistit, aby byla veřejnost informována o tom, jak se tato reprezentativnost vyvíjí v čase. K tomu bude mít Komise pravomoc požadovat po členských státech a výrobcích shromažďování a předkládání údajů skutečných emisí (real world data). **Komise k tomuto může přijímat prováděcí akty dle článku 15 s konkrétními opatřeními.**

Článek 13 – Úpravy M₀ a TM₀

Úsilí ke snížení emisí CO₂ je rozloženo mezi výrobce na základě průměrné hmotnosti jejich vozového parku během určitého období. Tato referenční hodnota je vyjádřena jako **M₀ nebo TM₀** v závislosti na tom, zda je použita hmotnost v provozním stavu (M) nebo zkušební hmotnost vozidla (TM). Ustanovení objasňuje **postup pro úpravu hodnoty** referenční hmotnosti, aby bylo zajištěno, že specifické cíle týkající se emisí budou i nadále odrážet cíl pro celý vozový park EU. S účinkem **od roku 2025 by se četnost těchto úprav měla zvýšit ze tří let na každý druhý rok**. Častější úprava umožní změny průměrné zkušební hmotnosti a jejich vliv na umístění výrobců na křivce mezních hodnot.

Článek 14 – Přezkum a zpráva

Článek zahrnuje požadavek, aby Komise předložila zprávu o účinnosti tohoto nařízení (**případně s návrhem dalších opatření**). Zpráva má být předložena v roce 2024, aby byla v souladu s ustanoveními o přezkumu a podávání zpráv navrženými v rámci nařízení o sdílení úsilí a směrnice o obchodování s emisemi. Článek rovněž zachovává ustanovení o **přezkoumání postupu zkoušek schvalování typu motorového vozidla**, jakož i pravomoce pro zohlednění změn regulačního zkušební postupu.

Články 15 a 16 – Výkon a přenesení pravomocí

Jedná se o standardní ustanovení týkající se postupu projednávání ve výboru a přenesení pravomocí.

Článek 17 - Změna nařízení (ES) č. 715/2007

Článek vkládá do nařízení (ES) č. 715/2007 (nařízení o schválení typu emisí podle směrnice Euro 5/6) právní základ, aby **Komise zavedla postup zjišťování shody v provozu** pro ověřování emisí CO₂. Postup je nezbytný pro účinný dohled nad systémem schvalování typu motorového vozidla a pro hodnoty emisí CO₂, které se používají pro účely souladu s emisními cíli.

Články 18 a 19 – Zrušení a vstup v platnost

Nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 se zrušují s účinkem od 1. ledna 2020. Vstup v platnost by se měl uskutečnit do 20 dnů od zveřejnění aktu.

7) Značení pneumatik

a. Posouzení potřeby přezkumu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry

Zjištěné nedostatky:

a) Vývoj trhu

Nařízení o označování pneumatik se uplatňuje od listopadu 2012. Pokud jde o „palivovou účinnost“ a „přilnavost za mokra“, vykazoval trh mezi lety 2013 a 2015 pozitivní vývoj směrem k pneumatikám lepší výkonnosti, částečně v důsledku vlivu označení. Tento vývoj byl však méně výrazný u „vnějšího hluku odvalování“. Průměrná palivová účinnost i přilnavost za mokra se v období od roku 2013 do roku 2015 zlepšily u všech typů pneumatik. U vnějšího hluku odvalování nedošlo v období 2013 až 2015 k žádnému skutečnému zlepšení, především proto, že odvětví se více zaměřilo na zlepšování ostatních parametrů. Důvodem je skutečnost, že vnější hluk odvalování je parametr hodnocený jako nejméně důležitý pro konečné uživatele, jak prokázal průzkum provedený jako součást studie na podporu přezkumu.

Dopad systému označování do roku 2020 se odhaduje na 35 PJ¹¹ (neboli 0,8 Mtoe¹²) ročně s odpovídajícím snížením emisí CO₂ ve výši 2,5 mil. tun za rok¹³.

b) Informovanost uživatelů a porozumění označení

Průzkum prokázal, že při koupi pneumatik je pro spotřebitele převažujícím zájmem bezpečnost (přilnavost apod.). K větší propagaci by pomohlo uspořádání kampaní propagujících označení s cílem zvýšit jeho znalost u spotřebitelů a vysvětlit jeho smysl. Cílovými skupinami by měli být koneční uživatelé v segmentech pneumatik tříd C1 (zejména), C2 a C3. Informační kampaně by mohly organizovat orgány ČS na vnitrostátní úrovni, Komise na evropské úrovni nebo zároveň. Některé členské státy již podpořily informační kampaně o označení pneumatik nebo to plánují učinit. Zkušenosti a doporučení z těchto kampaní by měly být zohledněny.

c) Přesnost informací, zlepšení informací před prodejem

Dodavatelé a distributoři vozidel by měli mít povinnost poskytnout informace o označení pneumatik pro typy pneumatik, jež mají být na vozidlo namontovány. Informace by mohly být obsaženy například v technických propagačních materiálech poskytnutých konečnému uživateli.

V místě prodeje lze označení pneumatiky ukazovat buď jako vytištěný štítek v blízkosti pneumatiky, nebo jako nálepkou na pneumatice. Většina spotřebitelů považuje nálepkou na běhounu pneumatiky za nejlépe viditelnou.

Jak ukazuje průzkum, podíl nákupů pneumatik na internetu roste. Stává se proto stále důležitějším ukazovat označení a příslušné informace, když jsou pneumatiky nabízeny k prodeji online.

d) Nepokrytí určitých typů pneumatik (protektorované pneumatiky a pneumatiky s hroty)

Před zvažováním, zda zahrnout protektorované pneumatiky C3 do oblasti působnosti nařízení o označování pneumatik, by mělo být provedeno důkladné posouzení těchto metod a nástrojů.

Zkoušky valivého odporu a přilnavosti za mokra pneumatik s hroty nejsou podle současných zkušebních norem možné. Při zkouškách valivého odporu i přilnavosti za mokra je povolena omezená drsnost povrchu (silnice nebo bubnů stroje). Použití hrotů na těchto površích během zkoušky by je poškodilo do té míry, že by již nesplňovaly zkušební normy.

¹¹ Peta Joule: 10¹⁵ Joule.

¹² Mtoe: miliony tun ropného ekvivalentu.

¹³ Na základě modelu zásob vypracovaného pro studii na podporu přezkumu nařízení o označování pneumatik.

e) Počet kilometrů a oděr

Počet km

Panuje shoda v tom, že není možné měřit počet kilometrů s přesností požadovanou pro označování, a orgány dozoru nad trhem nepovažují za možné provádět dozor nad trhem v této oblasti. Dále panuje shoda na tom, že zavedení počtu kilometrů jako parametru v systému označování pneumatik by bylo velmi nákladné a nepomáhalo by spotřebitelům vybrat si lepší pneumatiky. Tato otázka, jež je úzce spojena s oděrem, by však mohla být dále prošetřena **v budoucí revizi nařízení**.

Oděr

Jelikož jiné zdroje znečištění ovzduší, jako jsou emise vozidel, jsou regulovány, **relativní význam částic z opotřebenosti pneumatik vozovkou se pravděpodobně zvýší**. Příspěvek částic z opotřebenosti pneumatik vozovkou ke znečištění ovzduší a ke znečištění oceánů mikroplasty je však stále ještě nejistý a nebyla ještě vyvinuta normalizovaná metoda měření. Mnoho nejnovějších studií poukazuje na pneumatiky jako potenciálně významný zdroj znečištění oceánů mikroplasty¹⁴.

f) Přílnavost na sněhu a ledu

Při označování pneumatik se jako měřítko bezpečnosti používá přílnavost za mokra. Nicméně pneumatiky určené k dosažení lepších jízdních vlastností při jízdě na sněhu a ledu mají často nižší přílnavost za mokra než standardní letní pneumatiky a tento parametr tak uvádí spotřebitele v omyl. **Začlenění výkonnosti na sněhu a ledu do označování** by řešilo bezpečnostní rizika a poskytovalo spotřebitelům úplnější informace, což by mohlo v konečném důsledku vést ke zvýšené důvěře v označení, zvláště ve skandinávských regionech. Mohlo by také být zváženo informování o významu stáří pneumatiky, neboť výkonnost pneumatik při nízkých teplotách se věkem silně zhoršuje.

g) Databáze registrací

Analýza zjistila, že by databáze mohla být užitečná pro poskytování informací o trhu pro politická rozhodnutí a usnadnění dozoru nad trhem a pro informování spotřebitelů.

h) Dozor nad trhem a prosazování

Nízká úroveň dozoru nad trhem podkopává důvěru spotřebitelů a vytvořila u maloobchodníků dojem, že označování pneumatik má pro orgány nízkou prioritu.

Studie za účelem přezkumu zdůraznila potenciál pro zjednodušení a zvýšenou účinnost stávajících právních předpisů. Existuje zejména velký potenciál pro další úspory paliva a také by mohly být dále zlepšeny aspekty bezpečnosti silničního provozu a hluku odvalování.

Existuje prostor pro zlepšování jasnosti, přesnosti, spolehlivosti a reprezentativnosti označení a pro lepší prosazování členskými státy. To by bylo možno učinit například zdokonalením měření, posílením dozoru nad trhem a zvážením jiných možností.

Existuje nedostatečné povědomí o označení mezi konečnými uživateli a několik dalších aspektů, jež by mohly přinést značné úspory energie, aniž by došlo k nepřiměřenému zvýšení nákladů a složitosti systému. Možný dopad je značný. Řešení problémů uvedených v této zprávě by mohlo směřovat trh k výkonnějším pneumatikám. Pokud by v roce 2030 všechny typy pneumatik měly dosáhnout třídy palivové účinnosti B (namísto třídy C, jak se předpokládá v současnosti), možné úspory energií by v roce 2030 mohly být na úrovni 256 PJ (neboli 6,1 Mtoe) ročně, což by odpovídalo snížení emisí CO₂ ve výši 18,6 mil. tun za rok.

Komise otázky řešené v této zprávě dále přezkoumá a může v přiměřené lhůtě navrhnout revidované nařízení o označování pneumatik.

¹⁴Studie o primárním znečištění mikroplasty, s. 31, a studie o zdrojích odpadků v moři, s. 365.