

*Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2025
9. volební období*

***Z Á P I S**
z 46. schůze
petičního výboru,
která se konala dne 18. února 2025*

v budově Poslanecké sněmovny, Sněmovní 1, 118 26 Praha 1,
v místnosti č. 205

Přítomni: Stanislav Berkovec, Martin Hájek, Matěj Ondřej Havel, Jakub Janda, Lenka Knechtová, Tomáš Müller, Nina Nováková, Hayato Okamura, Tomio Okamura, Helena Válková, Petr Vrána.

Omluveni: Petr Fifka, Hana Naiclerová, Renata Oulehlová, František Petrtyl, Renáta Zajíčková

(Jednání výboru bylo zahájeno ve 15:30 hod.)

Zahájení schůze petičního výboru

Předseda petičního výboru **Tomio Okamura** zahájil 46. schůzi podle navržené pozvánky ve 15:30 hod. Uvítal přítomné poslankyně, poslance a hosty a upozornil, že schůze je veřejná a nahrává se. Hlasování probíhá ručně bez hlasovacího zařízení. Předseda přečetl omluvy poslanců. Podle prezenční listiny bylo přítomno **8 poslanců** výboru, a tudíž je výbor usnášeníschopný. Po rozpravě byl schválen ověřovatelem 46. schůze výboru poslanec **Jakub Janda**.

1. Hlasování: 8-0-0, (Pro: Stanislav Berkovec, Martin Hájek, Jakub Janda, Lenka Knechtová, Hayato Okamura, Tomio Okamura, Helena Válková, Petr Vrána).

**K bodu 1)
Schválení pořadu schůze**

V úvodu bodu předseda výboru přednesl návrh pořadu 46. schůze petičního výboru, který je uveden v pozvánce. Poslanci výboru schválili návrh pořadu usnesením č. 244, které zní:

„Petiční výbor po rozpravě:

s c h v a l u j e následující pořad 46. schůze:

Od 15:30 hod.

- 1) Schválení pořadu schůze
- 2) Informace o peticích a nově došlé petice
- 3) Sdělení předsedy a různé
- 4) Návrh termínu a pořadu příští schůze výboru

Od 16:00 hod.

- 5) Veřejné slyšení petice č. 86/P/2024 „Petice proti zákazu aut na benzin a naftu“
Zpravodaj: poslanec Tomio Okamura
Za účasti: zástupce petentů Libor Vondráček a
zástupců MD ČR, MPO ČR, MŽP ČR a MEZ ČR

Do rozpravy se nikdo nepřihlásil, dal předseda tedy hlasovat o schválení pořadu schůze.

2. Hlasování: 8-0-0, (Pro: Stanislav Berkovec, Martin Hájek, Jakub Janda, Lenka Knechtová, Hayato Okamura, Tomio Okamura, Helena Válková, Petr Vrána).

K bodu 2) Informace o peticích a nově došlé petice

Předseda úvodem informoval, že na výbor přišly tyto nové petice:

- Petice č. 87 „za úpravu zákona o advokacii v souvislosti s výkonem územně plánovací činnosti podle stavebního zákona“, se 4 podpisy, kde petenti požadují, aby byly z působnosti zákona o advokacii výslovně vyjmuty osoby s oprávněním k výkonu územně plánovací činnosti podle stavebního zákona, a to v rozsahu poskytování právních služeb na úseku územního plánování a stavebního řádu.

- Petice č. 88 „proti záměru výstavby fotovoltaické elektrárny Mydlovary“, s 383 podpisy, kde petenti vyjadřují nesouhlas s výstavbou FVE na území postupně asanovaných a rekultivovaných ploch odkaliště DIAMO-MAPE (uranové odkaliště a skládka nebezpečných odpadů o celkové ploše 286 ha). Petenti uvádějí, že stavba 100 ha FVE je v rozporu s původním záměrem a dojde k celoplošnému a dlouhodobému narušování těsnící a povrchové vrstvy odkališť, zvýší se prašnost a tím je i nebezpečí emise radonu, což může ohrozit zdraví obyvatel.

- Petice č. 89 „za odvolání a vydání k trestnímu stíhání poslance T. Okamury“ s 98 podpisy, kde petenti – zástupci Romské hospodářské rady, požadují po poslancích, aby schválili jeho vydání.

Předseda otevřel rozpravu, do které se přihlásili:

Helena Válková – informovala o svém zájmu zpravodajovat petici č.87 a jako předsedkyně MIV navrhla odpovědět zástupci petentů k petici č. 89 svým dopisem.

Tomáš Müller – informoval o svém zájmu zpravodajovat petici č.88.

Tomio Okamura – jako zpravodaj petice „za zavedení možnosti hlasovat v celostátním referendu o důležitých otázkách veřejného života“, přednesl zpravodajskou zprávu. Uvedl, že tato petice byla doručena do sekretariátu dne 4. října 2024. Je evidována pod číslem: 83/P/2024. Na 41. schůzi petičního výboru byl stanoven jako zpravodaj a na 45. schůzi došlo k dohodě se zástupkyní petentů paní poslankyní o zařazení zpravodajské zprávy do tohoto bodu. Informoval, že petice obsahovala celkem 51 podpisů petentů a zástupkyní petentů je paní poslankyně Helena Válková. Jako důvody vzniku petice uvedl, že petenti vyjadřují podporu zavedení možnosti hlasovat v celostátním referendu o důležitých otázkách veřejného života, jako například o korespondenční volbě, o podmínkách, za kterých bude ČR přijímat uprchlíky, nahrazení české koruny eurem, o zrušení poplatků za rozhlas a televizi, manželství pro všechny apod. Závěrem své zprávy vyslovil doporučující stanovisko k této petici a navrhl členům výboru vzít jeho zprávu na vědomí.

Helena Válková – jako zástupkyně petentů vyslovila s návrhem řešení souhlas a požádala o doplnění III. bodu do usnesení v tomto znění:

„III. d o p o r u č u j e příští Poslanecké sněmovně P ČR, aby se návrhem ústavního zákona o celostátním referendu zabývala.“

Do rozpravy se dále již nikdo nepřihlásil, předseda ukončil rozpravu a navrhl usnesení, které zní:

„Petiční výbor po rozpravě

- I. u r č u j e z p r a v o d a j e m
 - petice č. 87/P/2025 „za úpravu zákona o advokacii v souvislosti s výkonem územně plánovací činnosti podle stavebního zákona“ se 4 podpisy poslankyni Helenu Válkovou;
 - petice č. 88/P/2025 „proti záměru výstavby fotovoltaické elektrárny Mydlovary“ s 383 podpisy poslance Tomáše Müllera;
 - petice č. 89/P/2025 „za odvolání a vydání k trestnímu stíhání poslance T. Okamury“ s 98 podpisy poslankyni Helenu Válkovou;
- II. b e r e n a v ě d o m í zpravodajskou zprávu poslance Tomia Okamury k petici č. 83/P/2024 „za zavedení možnosti hlasovat v celostátním referendu o důležitých otázkách veřejného života,“ s 51 podpisy;
- III. d o p o r u č u j e příští Poslanecké sněmovně P ČR, aby se návrhem ústavního zákona o celostátním referendu zabývala.“

3. Hlasování: 10-0-0, (Pro: Stanislav Berkovec, Martin Hájek, Matěj Ondřej Havel, Jakub Janda, Lenka Knechtová, Tomáš Müller, Hayato Okamura, Tomio Okamura, Helena Válková, Petr Vrána).

K bodu 3) Sdělení předsedy a různé

Předseda zahájil bod s tím, že nemá žádný příspěvek a otevřel rozpravu, do které se přihlásila poslankyně Helena Válková s dotazem, zda je v řešení zahraniční cesta do Polska.

Předseda navrhl urgovat odbor mezinárodních vztahů a o výsledku bude členy informovat na příští schůzi petičního výboru. Do rozpravy se dále již nikdo nepřihlásil, předseda ukončil rozpravu a bod.

K bodu 4)

Návrh termínu a pořadu příští schůze výboru

Předseda zahájil bod se sdělením, že následující schůze petičního výboru vychází na 18. března. Informoval o dohodě se zpravodajkou k tisku 841 mpř. Novákovou a Radou pro rovné příležitosti ÚV o zařazení Aktualizované strategie rovnosti žen a mužů na léta 2021–2030 (ST 841) na pořad 47. schůze. Do rozpravy se dále již nikdo nepřihlásil, předseda ukončil rozpravu a navrhl usnesení v tomto znění:

„Petiční výbor po rozpravě

I. p o v ě ř u j e předsedu petičního výboru, aby po dohodě s místopředsedy petičního výboru stanovil termín a pořad příští schůze.“

4. Hlasování: 10-0-0, (Pro: Stanislav Berkovec, Martin Hájek, Matěj Ondřej Havel, Jakub Janda, Lenka Knechtová, Tomáš Müller, Hayato Okamura, Tomio Okamura, Helena Válková, Petr Vrána).

K bodu 5)

Veřejné slyšení petice č. 86/P/2024 „Petice proti zákazu aut na benzin a naftu“

Tento bod zahájil v 16 hod. místopředseda petičního výboru Petr Vrána, přivítal pozvané hosty a informoval, že petice s 30 tisíci podpisy byla předána předsedovi PV dne 11. prosince 2024. zpravodajem byl stanoven pan poslanec Tomio Okamura, který se ujme zpravodajské zprávy. Zástupcem petentů je pan Libor Vondráček. K tomuto jednání byli přizváni zástupci z ministerstev: dopravy, průmyslu a obchodu, životního prostředí a zástupce ministra pro evropské záležitosti. Závěrem upozornil, že stanovený čas pro projednání petice je hodinu a půl, tj. do 17:30 hod. a předal slovo zpravodaji.

Tomio Okamura – přednesl zpravodajskou zprávu, kde uvedl, že petice obsahovala celkem 30 tis. podpisů petentů a patří k těm větším peticím, které v tomto volebním období projednává PV. Zástupcem petentů je pan Libor Vondráček, který je zároveň předsedou Svobodných. Petenti vyjadřují v petici nesouhlas se zákazem aut se spalovacím motorem, odmítají zákaz výroby i provozu klasických aut na benzin a naftu, který aktuálně plánuje Evropská unie. Jsou přesvědčeni, že by se měla zachovat pracovní místa související s výrobou těchto aut i tento dostupný druh osobní dopravy. Dále petenti žádají Parlament, aby vyzval vládu postavit se v roce 2026 proti tomuto záměru. Ve svém projevu vyjádřil souhlas s peticí a s názorem, že zákaz aut se spalovacími motory je aktivistický a je potřeba ho zrušit. Vyjádřil naději, že příští vláda se proti tomuto záměru postaví, jelikož má za to, že značná část české veřejnosti se zákazem aut se spalovacími motory v České republice nesouhlasí.

Petr Vrána – poděkoval zpravodaji za přednesenou zprávu a předal slovo zástupci petentů panu Vondráčkovi k obeznámení s obsahem petice.

Libor Vondráček (zástupce petentů) - úvodem sdělil, že petenti chtějí auta na benzín a naftu zachovat, nikoliv bojovat proti elektro autům. Petice je od začátku formulována pozitivně, jelikož rozhodně nebojují proti technologickému pokroku ani proti jiným formám dopravy, než jsou osobní automobily poháněné na benzín a naftu. Petentům jde o prostou svobodu volby, svobodu volby podnikatelů, aby mohli nadále vyrábět to, po čem je poptávka, a to, co v České republice používá 6 milionů lidí. Požadují pouze zastavit ten nesmyslný zákaz, který vstupuje do svobody podnikání a do svobody volby a velkou příležitost vidí v roce 2026, kdy bude další projednávání v Bruselu. Chtějí, aby česká vláda měla jasné stanovisko pro české občany a pro české zájmy, že výroba aut na benzín a naftu nebude zakazována ani v roce 2035, ani nikdy jindy.

Markéta Šichtařová (zástupkyně petentů) - popsala situaci zákazu aut se spalovacími motory z pohledu ekonoma a makroekonoma. Uvedla, že v tuto chvíli Evropa svůj koncept zákazu spalovacích motorů staví na předpokladu, že je možné vyrábět 100 % elektrické energie pouze z tzv. čistých bezemisních zdrojů, což je možné ale čistě hypoteticky. Uvedla př. Islandu, který takový koncept má, ale velmi specifický, protože drtivou většinu svých energií čerpá z geotermálních a vodních elektráren. Zmínila souvislost i s naší bezpečností, uvedla, že bez energie, to znamená fosilní energie s dostatečnou tzv. hustotou, nejsme schopni provozovat těžký průmysl, nejsme schopni např. roztavit ocel, což ale zároveň také znamená, že nejsme schopni provozovat náš obranný průmysl. Dále uvedla, že i kdybychom teď zastavili Green Deal, tak už v tento okamžik se vrátila naše ekonomika v čase zpět o 8 let, protože náš průmysl kvůli pokusu o dekarbonizaci je na úrovni roku 2017. Zdůraznila finanční otázku přechodu na dekarbonizaci, která bude znamenat naprosto astronomické náklady. Evropský účetní dvůr odhaduje, že to bude čítat zhruba jeden bilion EUR ročně.

Mikuláš Mojmír (zástupce petentů) - za zástupce spolku Jedeme autem, informoval, že tento spolek řeší celé spektrum případů, které jsou směřovány proti autům a motoristům. Již v roce 2021 spustil petici za záchranu spalovacích motorů, a tak tuto projednávanou petici podporuje. Lidé se nejčastěji vyjadřují ve smyslu – nechte mě jezdit, v čem chci a potřebuju já a nevlamujte se mi bezdůvodně do života. Pokud někomu dává smysl jezdit elektromobilem, tak je to jeho volba a ať si svobodně jezdí. Ale pokud je pro někoho auto základní existenční prostředek, tak je potřeba nechat možnost volby. Dále uvedl, že vývoj motorů se má ponechat přirozenému vědeckému vývoji a že nelze na jedné straně auta se spalovacím motorem zakazovat, zatěžovat daněmi i emisními povolenkami a na druhé straně dotovat elektromobily. Elektromobil může být zajímavý pro krátké cesty po městě, ale nikdy nemůže nahradit komplexní mobilitu v celém současném rozsahu. Petenti se často vyjadřují v tom smyslu, že v Green Dealu jí nespátřují ochranu přírody, ale že je to obří ekologický byznys. Na závěr doplnil, že členové spolku jsou přesvědčeni, že Green Deal v současné podobě devalvuje evropský průmysl a konkurenceschopnost, a proto je třeba revidovat plánovaný zákaz spalovacích motorů a ideálně i zamezit placení pokut za flotilové emise.

Libor Vondráček (zástupce petentů) - závěrem bloku petentů přečetl dopis Petra Tulise, který zastupuje firmu s miliardovými obraty v Moravské Třebové. Jedná se o ryze českou firmu bez účasti zahraničního kapitálu. Ve svém dopise popisuje charakteristiky automobilového průmyslu k objasnění, proč zákaz spalovacích motorů toto odvětví značně poškozuje. Systém dlouhé roky fungoval a automobilový průmysl byl pokládán za výkladní skříň nejen evropské průmyslové tradice a dovednosti. A do tohoto najednou vtrhla politika se svou představou o záchraně planety prostřednictvím zelených nápadů evropské automobilky. Na základě politiky cukru a biče ve formě dotací a sankcí realizované Evropskou unií masivně investovali do elektro mobility v očekávání nevyhnutelného konce spalovacích motorů. Zákazníci ale nemají o elektromobily zájem. Výrobní plány se mění, Rozjezdy výroby nových modelů se odsouvají, plánované prodejní cíle zůstávají desítky procent za očekáváním. Návratnost realizovaných

investic se posouvá do nekonečna. Uvedl, že není potřeba, aby politici pomáhali auta vyrábět, ale aby je nechali vyrábět. Stále je šance napravit to, co politici způsobili a zrušit nesmysly zákaz spalovacích motorů.

Petr Vrána – poděkoval zástupcům petentů za vystoupení a předal slovo zástupcům ministerstev a Úřadu vlády.

Václav Bernard (náměstek MD ČR) - úvodem sdělil, že ministerstvo dopravy je velmi aktivní v oblasti Automotive a díky spolupráci České republiky a skupiny podobně smýšlejících států se podařilo prosadit výrazně přijatelnější a realističtější podobu emisní normy Euro 7. Tím se zabránilo ohrožení konkurenceschopnosti evropských automobilových výrobců a dostupnosti zejména malých vozidel. Ve spolupráci s Německem se prosadila výjimka pro syntetická paliva. Konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu a zajištění dostupné mobility patří mezi dlouhodobé priority ministerstva dopravy. Opakovaně zdůraznil urgentní potřebu řešit hrozící sankce a vyzvat Evropskou komisi k přezkumu pravidel a větší flexibilitě. Na konci prosince MD ČR připravilo konkrétní návrh řešení hrozících sankcí za neplnění emisních limitů spočívající v zavedení pětiletého průměrného referenčního rámce na roky 2025-2029 pro kontroly snížení emisí, které by poskytlo výrobcům větší flexibilitu. Uvedl, že stanovovat pevný termín zákazu spalovacích motorů je zbytečné. Budoucnost automobilového průmyslu by měl udržovat rovný technologický souboj, nikoliv regulace diktující jedno řešení. Na závěr dodal, že namísto rigidních zákazů je nezbytné podporovat inovace a vývoj pokročilých technologií, které umožní efektivní a udržitelnou dekarbonizaci silniční dopravy. Současný vývoj automobilového průmyslu ukazuje naprosto jednoznačně, že Evropa musí ve vztahu k zelené politice změnit přístup.

Jan Strakoš (zástupce MPO ČR) - k otázce přechodu na nízko emisní mobilitu a dopadům evropské legislativy na český automobilový průmysl uvedl, že MPO se bude nadále zasazovat o vyvážený přístup k transformaci, který umožní dlouhodobě udržitelný rozvoj automobilového průmyslu, ochranu pracovních míst a stabilní investiční prostředí. Ministerstvo průmyslu a obchodu aktivně spolupracuje s automobilovým průmyslem na hledání řešení, která umožní realizovat nezbytné změny a zároveň minimalizovat negativní dopady na zaměstnanost a hospodářský růst.

Od letošního roku již platí zpřísněné emisní limity. Nařízení EU požaduje 15 % snížení emisí CO₂ u nových osobních a lehkých užitkových vozidel oproti roku 2021. Tento krok je součástí širší strategie směřující ke snížení emisí o 55 % do roku 2030 a následnému přechodu na bezemisní mobilitu v roce 2035. MPO iniciovalo Česko italskou iniciativu, která se soustředí na úpravy regulačního rámce, včetně zmírnění finančních dopadů regulací revize sankcí za emise CO₂. Jedním z klíčových návrhů je i případné přesměrování prostředků získaných z emisních sankcí zpět do sektoru na podporu inovací, výzkumu a vývoje.

Miloslav Keltner (náměstek MŽP ČR) - navázal na předchozí řečníky s tím, že se vyjádří k dekarbonizaci a dopravu označil jedním z klíčových prvků uvedl, že tvoří přibližně 9 % emisí. Dále uvedl, že trvá vědecký konsensus na tom, že dochází ke klimatické změně a že ta změna je antropogenní, to znamená, že je způsobena člověkem. Poznamenal, že pokud se bavíme o bezemisní elektřině, zaznělo tady, že to je technicky například nemožné, zmínil př. Slovenska které je z cca 85 % na bezemisní elektřině a ve Francii 90 %. Takže technicky to nemožné není, ale samozřejmě je to obrovská výzva, které čelíme. Je to komplexní proces, který je složitý, ale jdeme relativně dobrým směrem.

Tomáš Dub (náměstek ministra pro evropské záležitosti) - zmínil, že dekarbonizace a zákaz spalovacích motorů je součástí širšího regulačního balíku, ke kterému se staví poměrně

skepticky. V posledním stanovisku k nové strategické agendě Komise byl včleněn imperativ deregulace, což je nutná podmínka zvýšení konkurenceschopnosti evropského trhu, evropské produkce. Zároveň v následných rocích se deregulaci snaží upřednostňovat, ochraňovat, nenahrazovat debyrokratizací. Pokud je regulace příliš, tak trh se dusí, není konkurenceschopný, není schopný vlastní regenerace. Takže to je taková základní pozice, kterou má tato vláda, ale bude příští vlády, protože budou mít zájem na tom, aby naše ekonomická prosperita se nezhoršovala, ale naopak zlepšovala.

Petr Vrána – otevřel rozpravu.

Tomio Okamura – reagoval na vystoupení zástupce Úřadu vlády s tím, že současná vláda a ODS neprosazuje to, co původní strana, není to žádná konzervativní strana, ale je to liberální strana progresivistů a aktivistů. Doufá, že po volbách nastane změna a návrat k původním konzervativním hodnotám a zdravému rozumu.

Marie Pošarová (poslankyně SPD) – se za hnutí SPD vyjádřila k zákazu spalovacích motorů na benzín a naftu tak, že reagovala na vystoupení zástupce MŽP a upozornila, že uvedený příklad Slovenska a Francie není výstižný, jelikož tam nemají uhelné elektrárny, kdežto u nás z uhelných elektráren jde zhruba do systému 45 %. Upozornila na několik faktorů, na které je potřeba se zaměřit. Jako první jsou ekonomické důsledky pro průmysl. Česká republika je silně závislá na automobilovém průmyslu, který představuje značnou část jejího HDP. Zákaz spalovacích motorů by mohl vést k postupnému útlumu výroby v automobilkách, které se zaměřují na výrobu vozidel s tradičními motory. Mnoho českých firem se podílí na výrobě součástí pro automobily, včetně motorů a dalších komponent a tento zákaz by mohl ohrozit jejich existence. Přechod na elektro mobilitu nebo jiné alternativní technologie bude vyžadovat značné investice, ale zároveň může vést k propouštění zaměstnanců. To by mohlo vést k sociálním problémům zejména v regionech, které jsou silně závislé na automobilovém průmyslu. Pokud tedy jde o přechod k ekologičtějším technologiím, je důležité mít na paměti, že tento proces musí být postupný, promyšlený a zahrnovat podporu pro pracovní trhy, infrastrukturu i inovace, aby se minimalizovaly negativní ekonomické dopady a zajistil se udržitelný rozvoj pro budoucnost.

Michal Janda (veřejnost) - reagoval na informaci zástupce MŽP, že klimatické změny jsou antropogenní. Zjišťoval si, že od roku 1750 se zvýšil nějakou formou vliv CO₂ na klimatu. Tento vliv se ale projevil pouze cca 3% nárůstem. Hodnotu navíc není možné fyzicky změřit, je to pouze matematický model. A pokud je ten vliv za 275 let takovýto, tak celá ta dnešní agenda je podle něj pouze lobby a je potřeba s tím skončit.

Michal Geberle (veřejnost) – konstatoval, že jako zástupci servisní společnosti mu ve vyjádření zástupce MD chyběla informace, co bude s auty, která jsou dnes již v provozu. Řeší se chiméra s normou EURO 7, ale auta od EURO 5 mají při prvních 100 tis. km vážné technické problémy. Informoval, že vlastní 8 aut a nejdráž ho vyjde provoz nových aut. Servis nejnovějších s EURO 7 kolikrát nejsou schopni vyřešit renomovaní technici. Starší vozy, které vlastní lidé hlavně na vesnicích, těžko projdou přísnými podmínkami STK, ne z důvodu technického, ale věkového. Tento segment není řešen. Co tedy bude se staršími auty? Pokud se má řešit uhlíková stopa, tak absolutní, od výroby přes provoz, až po konečnou likvidaci. Starší auta jsou schopna najet až milion km. Současná auta EURO 6-7 mají problémy už při 50-80 tis. najetých km.

Robert Troška (veřejnost) - poděkoval všem, že se snaží zlepšit podmínky, ale na druhou stranu vše dopadne na daňového poplatníka, protože automobilky přesunou pokuty na zákazníka. Zástupce MŽP uvedl příklad Francie, která dosáhla již 90 % bezemisních zdrojů,

ale to je díky tomu, že již v 60-70 letech vybudovali bezemisní zdroje na jaderné energii. Honíme se za snížením CO₂, což bude dle odborníků stát stamiliardy a ani německé hospodářství to nebude moci utáhnout, natož my. Upozornil, že celá Evropa je vháněna do závislosti na Číně, jejím průmyslu a surovinách. Vyzval, abychom aktivizmus, který převzalo i MŽP a celé vedení EU opustili a vrhli se opravdu na konkrétní fyzikální zákony a odbornost.

Miroslav Havrda (mpř. strany Svobodní) - vznesl dotaz na zástupce ministerstev, aby vysvětlili, jak je možné, že dáváme 4 mld. Kč dotace na nákupy elektro aut a jak je možné, že elektro auta neplatí dálniční známku.

Václav Bernard (náměstek MD ČR) – odpověděl, že u poplatků za dálniční známky jsou stanovena nějaká pravidla pro bezemisní vozidla. Silnice a dálnice nejvíce poškozují těžká vozidla, nejvíce nákladní automobily. Uvedl, že v tomto směru jsou právě úlevy pro bezemisní vozidla, aby byla jakási motivace pro kupující těchto vozidel. Ať už se jedná o úlevu na dálniční známce nebo úlevu poplatku za parkování v různých městech, zónách, kde zrovna není úplně vyžadován provoz vozidel se spalovacím motorem. Momentálně je to nastaveno tak, že je tam nějaká úleva pro ty vozidla typu plug-in, hybrid a podobně.

Co se týče dotace 4 mld. Kč, tak tyto dotace směřovaly pro podnikatele a obce. Myslí si, že je správně, aby obec, která si může zakoupit pro svůj účel a pro činnost elektromobil, aby byla nějakým způsobem podpořena.

Irena Steinhäuserová (veřejnost) - jako občanka sdělila, že na malé vesnici lidé auta potřebují k zajištění základních životních potřeb – lékaři, školy, úřady, nákupy atd. Síť MHD není na takové úrovni, aby byla zajištěna obslužnost daných institucí. Pokud dojde k zákazu oprav starších aut, tak je to zásah do života těm méně majetným vrstvám. Podotkla, že v obci není žádná elektro nabíječka. Senioři nebo lidé, kteří si nemůžou dovolit nové auto budou prakticky odříznuti. Přírodu sice zachraňujeme, ale zákazem starších aut bude ovlivněno vesnické obyvatelstvo.

Ondřej Jurásek (veřejnost) - vznesl dotaz na zástupce ministerstev, kde bylo ministerstvo pro evropské záležitosti, kde bylo ministerstvo hospodářství, když se stanovovaly nerealistické klimatické cíle, limity a zákazy.

Pavel Janda (náměstek ministra MŽP) - odpověděl, že když se schvaloval Green Deal, působil ve městě Louny jako starosta. Chápe zaujetí petentů pro věc, ale myslí si, že každý kouká na danou problematiku z druhé strany. Z pohledu politického náměstka MŽP vnímá veřejný zájem na ochraně životního prostředí stejně důležitý, jako je třeba pro petenty jejich zájem. Technický pokrok jde neustále dopředu a společnost se musí připravit na nějakou možnou cestu. U elektromobilů se předpokládá hranice životnosti cca 16 let a v roce 2040-50 se už možná bude řešit úplně jiný problém.

Tomio Okamura - reagoval na vystoupení pana náměstka z MŽP. Zastal se petentů a zástupců strany Svobodní, kteří nasbírali přes 30 tisíc podpisů a upozornil pana náměstka, že petiční výbor se snaží přistupovat ke každému stejně a občan si může říct při projednávání petice svobodně co chce.

Pavel Janda (náměstek ministra MŽP) - zdůraznil, že si také petentů váží a že pouze vzájemnou diskuzí z různých pohledů a úhlu se můžeme někam společně posunout. Omluvil se, pokud se někoho jeho vystoupení dotklo.

František Němeček (veřejnost) - reagoval na slova zástupců ministerstev k dotacím pro firmy. Lidé platí daně např. na potravinách, drogerii atd. a pak se rozdělují firmám jako dotace, což

podle něj není správně. Také se teď vydávají zákazy, které mají platit za např. 20 let, kdy bude vše již jinak. Není proto podle něj potřeba vydávat žádné zákazy, ale nechat věcem volný průběh.

Jan Tomáš (veřejnost) – jako důchodce popsal podrobně svojí celoživotní pracovní dráhu. Ocenil snahu Svobodných zorganizovat petici. Poukázal na to, že autem procestoval téměř celý svět. Vyjádřil nespokojenost s EU, která bere peníze a daně a pak je jen přerozděluje. Green Deal je podle něj naprosto zbytečná záležitost a EU plýtvá peníze. Vývoj jde pořád dopředu, je zato, nechat věci plynout a nějakým Green Dealem se nezabývat.

Luboš Boleček (veřejnost) – jako spoluzakladatel české odnože Hnutí Tea party poděkoval, že může vystoupit na projednávání dané petice. Zákaz automobilů na benzín a naftu považuje za další útok na obyčejné lidi, kteří si nemohou dovolit přechod na drahé elektrické vozy a třeba i kvůli chybějící infrastruktuře, ani nemohou. Je to další krok ve válce proti už tak brutálně zdaněné střední třídě a pracujícím lidem, kteří se snaží přežít každý den. Množství podpisů této petice strany Svobodní je důkazem, že lidé v této zemi nejsou slepí, nejsou hloupí a nejsou ochotni akceptovat cenzuru a kontrolu. Vyzval zákonodárce, aby naslouchali hlasu občanů, kterým slouží a ne těm, kteří chtějí omezit jejich prostor pro život.

Petr Vrána - poděkoval za příspěvek a jako posledního v rozpravě vyzval k závěrečnému slovu zástupce petentů pana Vondráčka.

Libor Vondráček (zástupce petentů) - v závěru diskuse požádal přítomné poslance, aby podpořili doprovodné usnesení. Zdůraznil, že petice není o tom, jestli se mění klima, klima se mění, měnilo a měnit bude bez ohledu na to, jak se bude v tomto sále i někde jinde hlasovat. Tato petice je o tom, že si stoupnete na stranu lidí, kteří si prostředek pro výkon důstojného a plnohodnotného života chtějí do budoucna zachovat. Většina obyvatel v České republice žije v sídlech menších než 14 000 obyvatel, více než 5, 5 milionu lidí žije v takto malých městech. A auto pro ně rozhodně není rozmar a luxus a prostředek, jak chtějí škodit jiným lidem nebo přírodě, ale auto je pro ně skutečně existenční nutnost.

Petr Vrána – jako předsedající v 17:34 hod. ukončil rozpravu a požádal zpravodaje výboru o návrh usnesení.

Tomio Okamura – jako zpravodaj poděkoval straně svobodných a občanům, kteří podepsali petici a načelil návrh usnesení č. 247:

„Petiční výbor po vyslechnutí zástupců petentů, vyjádření zástupců Ministerstva dopravy ČR, Ministerstva průmyslu a obchodu ČR, Ministerstva životního prostředí ČR a zástupce ministra pro evropské záležitosti, po zpravodajské zprávě poslance Tomia Okamury a po rozpravě:

- I. p r o j e d n a l petici č. 86/P/24 „Petice proti zákazu aut na benzin a naftu“ s více než 30 000 podpisy;
- II. v z a l n a v ě d o m í argumenty, které tvoří obsah petice;
- III. d o p o r u č u j e Ministerstvu dopravy ČR, Ministerstvu průmyslu a obchodu ČR, Ministerstvu životního prostředí ČR a ministrowi pro evropské záležitosti ČR, aby se argumenty petice zabývaly a zohlednily je při své legislativní činnosti.“

Současně přednesl doporučující stanovisko pro nový bod IV) do usnesení. Jde o návrh Svobodných a zpravodaj s ním souhlasí. Bod IV) zní:

„Petiční výbor vyzývá vládu ČR, aby se v roce 2026 v Bruselu postavila proti jakékoliv formě zákazu aut na benzín a naftu.“

Jakub Janda - vyslovil domněnku, že poslední bod IV. je nehlasovatelný z důvodu, že není možné hlasovat o něčem, co přesahuje volební období a vyzývat novou vládu v roce 2026.

Helena Válková - doporučila zpravodaji obezřetnější formulaci zmíněného bodu. Doporučila vypustit v bodě slova „jakákoliv forma“. Vyslovila názor, že vyzvat je možné i příští vládu. Současně navrhla procesně – 5 min. přestávku na formulaci IV. bodu usnesení.

Petr Vrána – vyhlásil pěti minutovou přestávku a členy výboru vyzval na poradě. Výsledkem porady členů petičního výboru bylo, že došlo k modifikaci bodu IV. ze strany pana zpravodaje.

Tomio Okamura – sdělil, že po poradě členů výboru a i s předsedou Svobodných panem Vondráčkem přednesl nové znění bodu IV. takto:

IV. v y z ý v á vládu České republiky, aby se v roce 2026 v Bruselu postavila proti zákazu aut na benzín a naftu.

Petr Vrána - vznesl dotaz k proceduře hlasování, jestli se bude hlasovat unblock nebo po bodech?

Nina Nováková - vyslovila požadavek hlasovat po jednotlivých bodech usnesení.

Petr Vrána – zahájil hlasování:

Hlasování o proceduře - po bodech:

5. Hlasování: 10-0-0, (Pro: Martin Hájek, Matěj Ondřej Havel, Jakub Janda, Lenka Knechtová, Tomáš Müller, Nina Nováková, Hayato Okamura, Tomio Okamura, Helena Válková, Petr Vrána).

Zahajují hlasování o bodu č. I

6. Hlasování: 10-0-0, (Pro: Martin Hájek, Matěj Ondřej Havel, Jakub Janda, Lenka Knechtová, Tomáš Müller, Nina Nováková, Hayato Okamura, Tomio Okamura, Helena Válková, Petr Vrána).

Zahajují hlasování o bodu č. II

7. Hlasování: 10-0-0, (Pro: Martin Hájek, Matěj Ondřej Havel, Jakub Janda, Lenka Knechtová, Tomáš Müller, Nina Nováková, Hayato Okamura, Tomio Okamura, Helena Válková, Petr Vrána).

Zahajují hlasování o bodu č. III

8. Hlasování: 9-0-1, (Pro: Martin Hájek, Matěj Ondřej Havel, Jakub Janda, Lenka Knechtová, Tomáš Müller, Nina Nováková, Tomio Okamura, Helena Válková, Petr Vrána).

Zahajují hlasování o bodu č. IV

9. Hlasování: 4-0-6, (Pro: Lenka Knechtová, Tomio Okamura, Helena Válková, Petr Vrána).

Petr Vrána - zahájil hlasování o návrhu usnesení č. 247, jako celku:

10. Hlasování: 10-0-0, (Pro: Martin Hájek, Matěj Ondřej Havel, Jakub Janda, Lenka Knechtová, Tomáš Müller, Nina Nováková, Hayato Okamura, Tomio Okamura, Helena Válková, Petr Vrána).

Petr Vrána - konstatoval, že usnesení bylo schváleno, poděkoval všem za účast a ukončil bod i celou schůzi.

Celý zvukový záznam naleznete zde:

<https://www.psp.cz/sqw/hp.sqw?k=3906&ido=1544&td=22&cu=46>

(Schůze byla ukončena v 17:55 hod.)

Jakub JANDA
ověřovatel výboru

Tomio OKAMURA
předseda výboru

Za správnost: Mgr. Olga Jirků, tajemnice výboru