Parlament České republiky

POSLANECKÁ SNĚMOVNA

2017

7. volební období

414.

USNESENÍ

výboru pro evropské záležitosti

z 69. schůze

ze dne 21. září 2017

ke sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Evropa v pohybu – Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny /kód dokumentu 9967/17, KOM(2017) 283 v konečném znění/

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví /kód dokumentu 9668/17, KOM(2017) 281 v konečném znění/

k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží /kód dokumentu 9669/17, KOM(2017) 282 v konečném znění/

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o sledování a vykazování emisí CO2a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel /kód dokumentu 9939/17, KOM(2017) 279 v konečném znění/

Výbor pro evropské záležitosti Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR po vyslechnutí informace náměstků ministra dopravy Ing. Ladislava Němce a Mgr. Jakuba Kopřivy, po vyslechnutí zpravodajské zprávy posl. Jana Zahradníka a po rozpravě

 **schvaluje** stanovisko, které je přílohou tohoto usnesení.

 Josef Šenfeld v. r. Jan Zahradník v. r.

 ověřovatel zpravodaj

 Ondřej Benešík v. r.

 předseda

 Příloha k usnesení č. 414

**Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Evropa v pohybu – Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny**

**KOM(2017) 283 v konečném znění, kód Rady 9967/17**

**Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví**

**KOM(2017) 281 v konečném znění, kód Rady 9668/17**

**Interinstitucionální spis 2017/0123/COD**

**Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží**

**KOM(2017) 282 v konečném znění, kód Rady 9669/17**

**Interinstitucionální spis 2017/0113/COD**

**Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o sledování a vykazování emisí CO2 a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel**

**KOM(2017) 279 v konečném znění, kód Rady 9939/17**

**Interinstitucionální spis 2017/0111/COD**

* **Právní základ:**

Článek 91 odstavec 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. (KOM(2017) 281, KOM(2017) 282)

Článek 192 odstavec 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. (KOM(2017) 279)

* **Datum zaslání Poslanecké sněmovně prostřednictvím VEZ:**

7. 6. 2017 (KOM(2017) 282)

8. 6. 2017 (KOM(2017) 283, KOM(2017) 279)

12. 6. 2017 (KOM(2017) 281)

* **Datum projednání ve VEZ:**

15. 6. 2017 (1. kolo)

* **Procedura:**

Řádný legislativní postup.

* **Předběžné stanovisko vlády (dle § 109a odst. 1 jednacího řádu PS):**

Datované dnem 14. července 2017 a 13. července 2017, doručené do výboru pro evropské záležitosti dne 27. července 2017 prostřednictvím systému ISAP.

* **Hodnocení z hlediska principu** **subsidiarity:**

Návrhy jsou v souladu s principem subsidiarity.

* **Odůvodnění a předmět:**

Komise představila 31. května 2017 balík osmi legislativních návrhů, nazvaný jako silniční balík nebo také balíček mobility (první část)[[1]](#footnote-1). Balík je doprovázen sdělením „Evropa v pohybu“ a obsahuje návrhy pěti směrnic a tří nařízení. Sociální dimenzi balíčku představuje návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a stanovují konkrétní pravidla o vysílání řidičů v odvětví dopravy, pokud jde o směrnici 96/71/ES a směrnici 2014/67/EU, a návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, nařízení (EU) 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů (silniční balíček pracovněprávní a sociálněprávní aspekty). Další část balíku se týká zpoplatnění pozemních komunikací (silniční balíček II). V tomto dokumentu (silniční balíček I) bude představeno jednak průvodní sdělení, dále návrhy upravující situaci na vnitřním trhu EU v oblasti dopravy a za třetí návrh nařízení týkající se ochrany životního prostředí.

Ambicí předkládaného balíčku je podle průvodního sdělení, aby Evropa stála i v budoucnu v čele čisté, konkurenceschopné a propojené mobility. To dle Komise znamená zajistit, aby byla v Evropě vyvíjena, nabízena a vyráběna nejlepší nízkoemisní, síťově propojená a automatizovaná řešení v oblasti mobility, vybavení a vozidel a aby toto bylo podpořeno nejmodernější infrastrukturou. Komise také upozorňuje na to, že mobilitu a zvláště silniční dopravu je třeba chápat v souvislosti s dalšími politikami EU – energetickou unií, jednotným digitálním trhem, agendou v oblasti zaměstnanosti, růstu a investic. Již Strategie energetické unie z února 2015 avizovala přechod k energeticky úspornému a dekarbonizovanému odvětví dopravy a balíček „Čistá energie pro všechny Evropany“ z listopadu 2016 obsahoval kroky k rychlejšímu šíření pohonných hmot s nízkým obsahem uhlíku a k podpoře elektromobility. V současnosti jsou prováděna opatření, jež byla stanovena ve strategii pro nízkoemisní mobilitu přijaté v červenci 2016. S investicemi do infrastruktury souvisí investiční plán pro Evropu.

Tento balík se týká silniční dopravy a Komise avizuje, že během nadcházejícího roku přibydou další návrhy, včetně emisních norem pro osobní automobily a užitková vozidla po roce 2020 a s vůbec prvními emisními normami pro těžká nákladní vozidla (v tomto případě bude příslušný předpis navazovat na aktuálně předložený návrh týkající se sledování a hlášení emisí CO2 a spotřeby pohonných hmot u těžkých nákladních vozidel).

* **Obsah a dopad:**

**Sdělení Komise – Evropa v pohybu**

Průvodní sdělení obsahuje určité výchozí poznámky: odvětví mobility hraje nezbytnou roli v hospodářství a společnosti EU; dochází k rozsáhlým změnám způsobu, jakým mobilitu využíváme; EU musí při uskutečňování této změny zastávat na světové úrovni vůdčí pozici; cílem je čistá, konkurenceschopná a síťově propojená mobilita; je zapotřebí komplexní a integrovaný přístup.

Sdělení obsahuje dvě hlavní kapitoly: klíčové trendy a výzvy a mobilita v Evropě v roce 2025.

**Klíčové trendy a výzvy**

Odhaduje se, že mezi roky 2010 a 2050 přeprava cestujících naroste o 42 %, u nákladní dopravy se očekává nárůst o 60 %. Vzhledem k tomuto nárůstu dopravní aktivity v Evropě je jednou z výzev ***dosažení udržitelnosti při stálém růstu poptávky***. Přetížení způsobené silniční dopravou způsobuje značnou neefektivnost, jejíž rozsah se odhaduje na 1 % HDP EU a stále narůstá. Silniční doprava také výrazně přispívá ke znečištění ovzduší, což představuje vážnou hrozbu pro zdraví lidí. Silniční doprava je navíc odpovědná za téměř pětinu emisí skleníkových plynů v EU. Udržitelná mobilita rovněž znamená lepší nakládání s omezenými zdroji (např. recyklace baterií). Mobilita je také čím dál víc považována za službu a spotřebitelé požadují lepší kvalitu, pohodlí, flexibilitu a cenovou dostupnost. Uvádí se, že zejména u mladších generací narůstá obliba pronajímání a sdílení služeb mobility a méně obyvatel má za cíl vlastnit soukromé vozidlo. Tento trend je pojmenován jako ***změny vzorců chování a poptávky spotřebitelů***. Ohledně ***zaměstnanosti a konkurenceschopnosti*** je zmíněno, že vzhledem k výzvám, jakými jsou dekarbonizace, využívání nízkoemisních technologií a nasazení řešení kooperativní, síťově propojené a vysoce automatizované mobility, projde evropské automobilové odvětví strukturálními změnami, které možná významně přetvoří jeho hodnotový řetězec, investiční priority a technologická řešení a které se odrazí i v jeho globální konkurenceschopnosti. Je uvedeno, že pracovní síly odvětví mobility EU potřebují pro podporu technologických inovací a využívání jejich výhod správnou škálu ***dovedností***, což je již nyní velkou výzvou pro současný průmysl. Odvětví mobility EU musí využívat příležitosti vytvářené ***digitálními technologiemi***. Další prioritou je ***bezpečnost silničního provozu***. Je zmiňována ***nutnost investic do infrastruktury***.

**Mobilita v Evropě v roce 2025**

Ambicí je rychlý pokrok směřující k čistému, konkurenceschopnému a síťově propojenému systému mobility, jenž bude v roce 2025 zahrnovat všechny druhy dopravy. To vyžaduje v návaznosti na popsané trendy a výzvy integrovaný přístup, který na úrovni EU znamená řadu cílených společných pravidel a norem se širokou škálou podpůrných opatření. Tato agenda se soustředí na opatření v následujících čtyřech oblastech:

* ***Urychlení přechodu k čisté a udržitelné mobilitě*** – podpora udržitelné mobility zlepšením emisních norem (byl předložen návrh pro nový rámec EU pro schválení typu vozidla, Komise zahájila práci na revizi norem pro oxid uhličitý pro období po roce 2020/2021 pro automobily a dodávky, Komise posuzuje normy EU pro těžká nákladní vozidla[[2]](#footnote-2), Komise zkoumá, jak využít stávající ustanovení právních předpisů týkajících se váhy a rozměrů těžkých nákladních vozidel, aby zlepšila palivovou účinnost a výkonnost z hlediska emisí oxidu uhličitého a aerodynamiky); podpora spotřebitele při rozhodování na základě dostatečných informací (zlepšení informací pro spotřebitele v oblastech, na něž se vztahuje označování automobilů); inteligentní výběr poplatků za užívání silnic (Komise navrhuje úpravy regulačního rámce pro výběr poplatků za užívání silnic, které zohlední, že výběr poplatků za užívání silnic podle vzdálenosti (nikoliv času) lépe odpovídá skutečnému využití silnic, emisím a znečištění – poplatky by se vztahovaly i na autokary a lehká vozidla včetně automobilů, a podpořil by se tak přechod k uplatňování principu „uživatel a znečišťovatel platí“, v další fázi by měly být dálniční známky postupně nahrazeny systémy založenými na užívání, přičemž proces bude zahájen v roce 2023 u těžkých nákladních vozidel); zadávání veřejných zakázek jako tržní pobídka pro čistou dopravu (Komise plánuje revizi předpisů EU týkajících se čistých vozidel); čistší a inteligentnější mobilita ve městech (v rámci městské agendy EU, cílem je připravit akční plán).
* ***Zajištění spravedlivého a konkurenceschopného vnitřního trhu silniční dopravy*** – vytvoření rovných podmínek v silniční nákladní dopravě (revize předpisů EU týkajících se přístupu na trh se silniční nákladní dopravou a pronajatými vozidly a předpisů týkajících se autobusů a autokarů); lepší sociální rámec a pracovní podmínky (opatření zaměřená na zlepšení uplatňování sociálních právních předpisů v oblasti silniční dopravy, přehlednější uplatňování pravidel EU týkajících se vysílání pracovníků v silniční dopravě); lepší dodržování a vymáhání předpisů prostřednictvím inteligentních digitálních technologií (evropský elektronický systém pro výběr mýtného, digitální tachografy); podpora získávání nových dovedností (prostřednictvím plánu pro odvětvovou spolupráci v oblasti dovedností v rámci nové agendy dovedností pro Evropu); bezpečnost silničního provozu (Komise do konce roku 2017 dokončí revizi obecných bezpečnostních požadavků pro automobily, kamiony a autobusy a reviduje právní předpisy EU týkající se silniční infrastruktury a bezpečnosti tunelů).
* ***Využití výhod digitalizace, automatizace a inteligentních služeb mobility*** – kooperativní, síťově propojená a automatizovaná mobilita (Komise podporuje koordinované zavádění částečně automatizovaných a propojených vozidel pro široký trh do roku 2020, Komise již představila strategii zacílenou na koordinované a harmonizované zavedení kooperativních inteligentních dopravních systémů v Evropě do roku 2019); zlepšení účinnosti dopravních sítí (na podzim 2017 Komise provede revizi předpisů týkajících se kombinované dopravy, Komise zřídila fórum pro digitální dopravu a logistiku, Komise přijímá předpisy týkající se multimodálních dopravních informací).
* ***Investice do moderní infrastruktury mobility*** – podpora investic do infrastruktury pro budoucnost (investiční plán pro Evropu, nástroj pro propojení Evropy v oblasti dopravy, Fond soudržnosti a Evropský fond pro regionální rozvoj, investice do výzkumu a inovací); rychlejší zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (závisí na dostupnosti infrastruktury pro alternativní paliva – bude podpořeno z nástroje pro propojení Evropy, souvisí s revizí směrnice o energetické náročnosti budov, Komise zveřejní posudek národních politických rámců dle směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva v listopadu 2017); baterie jako klíčová základní technologie (Komise zintenzivní spolupráci se zúčastněnými stranami, aby podpořila iniciativu průmyslových podniků a vyvinula podpůrná opatření pro výzkum, vývoj a výrobu nové generace bateriových článků a napájecích sad v EU).

**Návrh nařízení, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví**

Nařízení (ES) č. 1071/2009 obsahuje ustanovení, která musí podniky dodržovat, aby získaly přístup k povolání podnikatele v silniční dopravě (osobní a nákladní). Vymezuje i určitá ustanovení, jejichž účelem je regulovat a umožnit prosazování pravidel ČS. Nařízení (ES) č. 1072/2009 obsahuje ustanovení, která musí splnit podniky zamýšlející působit na trhu mezinárodní silniční nákladní dopravy a na jiných vnitrostátních trzích, než je jejich vlastní (kabotáž). Zahrnuje ustanovení vztahující se k dokumentům, které těmto podnikům vydává členský stát registrace (licence Společenství) a které jsou vydány řidičům z třetích zemí (osvědčení řidiče). Obě tato nařízení byla přijata jako součást balíčku opatření, jejichž účelem bylo modernizovat pravidla upravující povolování přístupu k povolání podnikatele v silniční dopravě a přístup na trh silniční dopravy. V letech 2014 až 2015 bylo provedeno hodnocení *ex post* těchto nařízení, které došlo k závěru, že nařízení jsou pouze částečně účinná v dosahování svého původního cíle, jímž bylo vytvořit na trhu vhodné podmínky hospodářské soutěže. Hlavní zjištěné problémy souvisely s nedostatky ve stanovených pravidlech a s prosazováním jejich dodržování. Předložený návrh, který je iniciativou REFIT, má rovněž tyto nedostatky odstranit.

Hlavní body návrhu:

**K nařízení (ES) č. 1071/2009:**

V současnosti jsou z působnosti nařízení vyjmuti podnikatelé v silniční nákladní dopravě provozující pouze ***lehká užitková vozidla***, nestanoví-li ČS jinak. Je navrženo toto ustanovení zrušit a zajistit povinné uplatňování určitých pravidel i u této kategorie podnikatelů (např. ***požadavky týkající se řádného a trvalého usazení a finanční způsobilosti***). Navrhuje se zrušit ustanovení, které umožňuje uložení dalších podmínek pro přístup k povolání nad rámec čtyř kritérií dle článku 3. Navrhuje se zpřesnění pojmů článku 5 s cílem zajistit, aby ***podniky usazené v členském státě vykonávaly v tomto státě skutečnou a nepřetržitou činnost*** (požaduje se např., aby podniky měly v ČS usazení majetek a zaměstnávaly tam zaměstnance v rozsahu úměrném činnosti podniku). V článku 6 se navrhuje řada změn s cílem upřesnit a dále harmonizovat posuzování ***dobré pověsti*** a rozšířit seznam porušení předpisů, která můžou vést ke ztrátě dobré pověsti. Navrhuje se stanovit konkrétnější, méně náročné podmínky pro podnikatele v silniční nákladní dopravě provozující pouze lehká užitková vozidla a dále se navrhuje upřesnit způsoby, jak podniky mohou prokázat finanční způsobilost v případě, že není k dispozici ověřená účetní závěrka. Upřesňuje se postup pro pozastavení a odejmutí povolení. Navrhuje se vymezit, že poté, co odpovědný zástupce pro dopravu pozbude dobré pověsti, nemůže jej příslušný orgán rehabilitovat, dokud neuplyne alespoň 1 rok ode dne, kdy ke ztrátě dobré pověsti došlo. Navrhuje se doplnění informací, které mají být uvedeny ve vnitrostátních elektronických rejstřících. Navrhuje se dále vymezit podmínky správní spolupráce mezi ČS. Je požadováno, aby ČS poskytovaly Komisi informace o činnosti podnikatelů v silniční nákladní dopravě provozujících na jejich území lehká užitková vozidla. Komise pak dle nového ustanovení předloží do konce roku 2024 EP a Radě zprávu o přítomnosti provozovatelů lehkých užitkových vozidel ve vnitrostátní a mezinárodní silniční dopravě a na tomto základě bude posouzeno, zda je potřeba navrhnout další opatření. V příloze IV (Seznam nejzávažnějších porušení podle čl. 6 odst. 2 písm. a)) se ustanovení bodu 1 písm. b) mění tak, aby bylo v souladu s nařízením (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy a odstranilo právní nejistotu při jeho provádění.

**K nařízení (ES) č. 1072/2009:**

Návrhem má dojít k objasnění toho, že přeprava prázdných kontejnerů nebo palet se považuje za přepravu pro cizí potřebu pouze v případě, že je předmětem smlouvy o přepravě mezi příjemcem a odesílatelem. Dále má být objasněno, že ***kabotáž může zahrnovat několik míst nakládky, několik míst dodání nebo několik míst nakládky a dodání***. Ohledně obecných zásad týkajících se kabotáže se mění následující: ***vypouští se maximální počat kabotážních přeprav, které lze provést v hostitelském členském státě v návaznosti na dovoz v rámci mezinárodní přepravy, a zároveň se snižuje počet dní pro provedení takové kabotáže (ze 7 na 5 dní)***. Další změny se týkají předložení důkazů o splnění omezení kabotáže, které musí být předloženy při silniční kontrole a potencionálně elektronicky. Dále se doplňuje ustanovení požadující, aby ČS prováděly určitý minimální počet kontrol dodržování ustanovení o kabotáži (tj. 2 % z kabotáží od 1. ledna 2020 a 3 % od 1. ledna 2022). Vyžaduje se rovněž, aby ČS provedly určitý minimální počet vzájemně koordinovaných silničních kontrol dodržování ustanovení nařízení o kabotáži za rok (3). Dále se navrhuje vymezit, že na přepravce a spediční firmy se vztahují sankce, jestliže vědomě objednají přepravní služby, které porušují ustanovení nařízení. Mění se ustanovení o podávání zpráv, a to tak, aby byla stanovena lhůta, ve které mají ČS informovat Komisi o počtu licencí Společenství, opisů a osvědčení řidiče vydaných v předchozím kalendářním roce, a to do 31. ledna následujícího roku. Nově navržený odstavec 3 vyžaduje, aby ČS informovaly Komisi o počtu kontrol kabotáže provedených v předchozím roce. Doplňují se ustanovení týkající se výkonu přenesené pravomoci Komise.

**Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží**

Směrnice 2006/1/ES tvoří spolu s výše uvedenými nařízeními právní rámec, v němž působí odvětví silniční přepravy zboží v EU. Směrnice stanoví minimální úroveň otevření trhu pro užívání vozidel najatých pro přepravu zboží na jednotném trhu. Cílem je dosáhnout optimální alokace zdrojů tím, že se omezí plýtvání výrobními faktory, a zvýšit flexibilitu a produktivitu dotčených podniků. Směrnice však zároveň umožňuje ČS omezit užívání vozidel najatých pro přepravu zboží pro vlastní potřebu, jejichž maximální přípustná hmotnost přesahuje šest tun. Umožňuje rovněž omezení užívání vozidla, které bylo najato v jiném ČS, než je ČS, v němž je usazen podnik najímající vozidlo. Tato omezení mají dle Komise dopad na účinnost směrnice a vytvářejí zbytečnou zátěž pro podniky a množství různých pravidel, jež jsou pro podnikatele zavádějící. Předložený návrh je součástí programu Komise REFIT a odstraňuje možnost omezení užívání najatých vozidel pro přepravu pro vlastní potřebu. Návrhem má být zajištěn rovný přístup podnikatelů v dopravě v celé EU k trhu pro najatá vozidla, jednotný regulační rámec v EU a má být podnikatelům v dopravě umožněno provádět jejich dopravní činnost účinněji. Komise uvádí, že vzhledem k tomu, že najatá vozidla jsou obvykle modernější, bezpečnější a méně znečišťující, sníží tento návrh negativní externality dopravy.

Hlavní body návrhu:

* Stávající ustanovení umožňují ČS omezit užívání vozidel najatých v jiném ČS, než je stát, v němž je usazen podnik, který tato vozidla najímá. ***Je navrhováno, aby bylo*** ***podnikům umožněno používat vozidla najatá kdekoliv v EU v celé EU.*** To má odstranit zastaralou právní úpravu, odstranit právní nejistotu a umožnit, aby podniky mohly najímat potenciálně ekonomicky výhodnější vozidla v sousedících státech. Vzhledem k tomu, že daňové sazby uplatňované na vozidla se v EU stále značně liší, a s cílem zabránit daňovým nerovnostem ***mohou členské*** ***státy omezit dobu užívání vozidla na svých územích, najatého v jiném členském státě, než je stát, v němž je usazen podnik, který jej najímá, přičemž však minimální doba nesmí být kratší než čtyři měsíce.*** Tato 4měsíční minimální lhůta má zajistit, aby vozidla najatá (a registrovaná) v jiném ČS mohla být použita s cílem reagovat zejména na krátkodobý, sezónní nebo dočasný prudký nárůst poptávky a/nebo nahradit vadná či poškozená vozidla. Tomu se přizpůsobují i pravidla užívání vozidel najatých podniky usazenými na území ČS: mělo by být možné používat vozidlo, které bylo registrováno nebo uvedeno do provozu v souladu s právními předpisy v jiném ČS, než je stát, v němž je usazen podnik, který jej najímá, nejen pro účely přepravy v jakémkoli jiném ČS, ale rovněž pro účely přepravy v ČS, v němž je usazen podnik, který vozidlo najímá.
* ***Členské státy by již neměly mít možnost omezovat užívání vozidel najatých pro přepravu zboží pro vlastní potřebu.***
* Do pěti let po uplynutí lhůty pro provedení směrnice Komise předloží zprávu EP a Radě o provádění a účincích této směrnice, která bude zahrnovat informace o užívání vozidel najatých v jiném ČS, než je ČS, v němž je usazen podnik najímající vozidlo.

**Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o sledování a vykazování emisí CO2 a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel**

Emise CO2 a spotřeba paliva u nových těžkých vozidel uvedených na trh EU nebyly doposud ani certifikovány, ani sledovány či vykazovány. Tento znalostní nedostatek dle Komise vyvolává tři problémy:

* Promeškané příležitosti k navržení politik pro snížení palivových nákladů přepravců – mnohé přepravní společnosti, které se z velké části řadí k malým a středním podnikům, stále nemají přístup ke standardizovaným informacím pro hodnocení technologií palivové účinnosti a srovnání nákladních automobilů, aby se při nákupu mohly rozhodovat s nejlepší informovaností a mohly snižovat své palivové náklady.
* Zvýšení hospodářské soutěže pro výrobce vozidel - výrobci těžkých vozidel v EU čelí rostoucím celosvětovým konkurenčním tlakům - významné trhy, jako jsou USA, Kanada, Japonsko a Čína, zavedly v posledních letech ve formě norem pro spotřebu paliva a/nebo emisních norem opatření v oblasti certifikace a palivové účinnosti, aby stimulovaly inovace a rychle zlepšily účinnost vozidel. Trh s městskými autobusy čelí rostoucí konkurenci v oblasti elektrických vozidel, zejména ze strany čínských výrobců. Aby si toto odvětví udrželo své současné postavení na trhu, bude muset držet krok s technologickými vylepšeními na těchto trzích.
* Překážka pro stanovení politik ke snížení emisí skleníkových plynů z odvětví těžkých vozidel – předpokládá se, že bez náležitých opatření by emise CO2 z těžkých vozidel vzrostly mezi roky 2010 a 2030 až o 10 %.

Komise podnikla kroky k řešení:

* Komise vyvinula simulační software, nástroj pro výpočet spotřeby energie vozidla (VECTO), aby bylo možné vypočítat spotřebu paliva a emise CO2 u nových těžkých vozidel srovnatelným a nákladově efektivním způsobem.
* Komise navrhla nové nařízení o určování emisí CO2 a spotřeby paliva pro nová těžká vozidla (tzv. certifikační nařízení) v rámci stávajících právních předpisů o schvalování typu. Při uplatňování nařízení Komise o certifikaci bude nutné pro každé nové těžké vozidlo spadající do jeho oblasti působnosti a uvedené na trh EU provést simulaci emisí CO2 a spotřeby paliva pomocí programu VECTO (tu budou moci provádět sami výrobci). Informace o výkonnostních charakteristikách konkrétního vozidla budou zpřístupněny pouze jednotlivému kupujícímu tohoto vozidla a vnitrostátním orgánům, u nichž je vozidlo zaregistrováno.
* Komise navrhuje sledování a hlášení emisí CO2 z nových těžkých vozidel, která podléhají certifikačnímu procesu, aby byl odstraněn znalostní nedostatek a aby bylo dosaženo naprosté transparentnosti trhu. Prostřednictvím tohoto třetího kroku by na úrovni EU byly sledovány, hlášeny a zveřejňovány všechny relevantní údaje vypočítané výrobci v souladu s certifikační metodikou. Tímto způsobem by údaje byly zpřístupněny všem zúčastněným stranám (dopravci by se mohli lépe rozhodovat o koupi, u výroby by byly zvýšeny pobídky pro inovace, veřejné orgány by měly více informací pro navrhování a provádění politik na podporu nákladních automobilů s vyšší palivovou účinností).

Hlavní body návrhu podrobně:

* Nařízení se použije na tyto kategorie vozidel: těžká vozidla kategorií M1, M2, N1 a N2 s referenční hmotností přesahující 2610 kg, která nespadají do oblasti působnosti nařízení EP a Rady (ES) č. 715/2007, a všechna vozidla kategorií M3 a N3; vozidla kategorií O3 a O4.
* Sledování a vykazování ČS: do 28. února každého roku počínaje rokem 2020 shromáždí příslušné orgány ČS (ty jmenují ČS) údaje upřesněné v příloze za předchozí kalendářní rok týkající se nových vozidel zaregistrovaných v Unii poprvé;[[3]](#footnote-3) údaje jsou sdělovány Komisi.
* Sledování a vykazování výrobci: do 28. února každého roku počínaje rokem 2020 shromáždí výrobci těžkých vozidel údaje upřesněné v příloze týkající se vozidel s datem výroby spadajícím do předchozího kalendářního roku.
* Komise vede centrální registr vykazovaných údajů, který je veřejně přístupný (kromě stanovených údajů); registr spravuje Evropská agentura pro životní prostředí.
* Návrh dále obsahuje ustanovení o odpovědnosti za správnost a kvalitu údajů, Komise může provádět své vlastní ověření kvality údajů a zjistí-li nesrovnalosti, přijme nezbytná opatření k opravě.
* Komise v rámci své roční zprávy zveřejní analýzu údajů za předchozí kalendářní rok.
* Návrh obsahuje ustanovení o svěření prováděcích pravomocí, přenesení pravomocí, postupu projednání ve Výboru pro změnu klimatu a výkonu přenesené pravomoci.

*Dopad na státní rozpočet a právní řád ČR:*

Sdělení nemá přímý dopad na právní řád ani na státní rozpočet ČR. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu se směrnicí, kterou se mění směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží, do 18 měsíců po vstupu v platnost. Nařízení jsou závazná v celém rozsahu a přímo použitelná ve všech členských státech.

U návrhu nařízení EP a Rady o sledování a vykazování emisí CO2 a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel vláda ČR očekává určité dopady na státní rozpočet, které však nelze v současné době přesně kvantifikovat. V posouzení dopadů návrhu jsou uvedeny očekávané administrativní náklady v předpokládané výši 3500 EUR ročně.

* **Stanovisko vlády ČR:**

Vláda ČR v rámcové pozici ze dne 14. července 2017 ke sdělení souhlasí s tím, že mobilita v ČR čelí řadě vážných výzev a problémů.

K návrhu nařízení, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví:

Vláda ČR v rámcové pozici ze dne 14. července 2017 uvádí, že považuje zahrnutí provozovatelů vozidel o nižší hmotnosti za nekoncepční, rozporné s principy subsidiarity a proporcionality a neodpovídající deklarovanému cíli, proto rozšíření působnosti nařízení č. 1071/2009 na vozidla s největší přípustnou hmotností nepřesahující 3,5 tuny nepodporuje. V této souvislosti požaduje vyloučení aplikace pravidel týkajících se dobré pověsti či odborné způsobilosti. Článek týkající se požadavků na usazení je rovněž navrženo vypustit, stejně tak jako podmínky týkající se požadavku dobré pověsti a ustanovení týkající se toho, že by vnitrostátní elektronické rejstříky měly obsahovat údaje o počtu zaměstnanců a o celkových aktivech, závazcích, vlastním kapitálu a obratu za poslední dva roky. Vláda ČR se staví skepticky i k aplikaci podmínky usazení a finanční způsobilosti na vozidla pod 3,5 t - vláda ČR se přiklání k tomu, že pokud by mělo dojít k zavedení regulačního nástroje pro tuto oblast, aby zde byla zavedena spíše podmínka odborné způsobilosti, jako je to v případě dopravců s velkými vozidly. Za účelem zajištění bezpečného provozování vozidel do 3,5 t lze rovněž uvažovat o rozšíření účinnosti nařízení (ES) č. 561/2006, a to např. na řidiče vozidel s hmotností nad 2,8 t (některé ČS EU – např. Německo – k této normě již přistoupily). Ohledně změny nařízení č. 1072/2009 vláda ČR souhlasí se zrušením omezení na max. počet přeprav, ale nesouhlasí se snížením počtu dní ze 7 na 5. Z pohledu vlády ČR se jedná o jednoznačný proti liberalizaci jdoucí krok. ČR bude rovněž usilovat o vypuštění nového ustanovení o povinných kontrolách kabotáže a ustanovení o odpovědnosti pro odesílatele, spediční firmy, dodavatele a subdodavatele. Vláda ČR dále preferuje omezit výkon přenesené pravomoci Komise na dobu určitou (př. 5 let). Vláda ČR rovněž navrhuje implementační lhůtu 2 roky.

K návrhu směrnice, kterou se mění směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží:

K tomuto návrhu je v rámcové pozici ze dne 14. července 2017 konstatováno, že v ČR v praxi poptávka po tomto segmentu *defacto* neexistuje; ČR nemá k předloženému návrhu zásadní výhrady. Vláda ČR však požádá EK o vyjasnění možnosti, aby ČS směrnici v podstatě netransponovaly s ohledem na článek 4, jehož znění zůstává zachováno: „Touto směrnicí nejsou dotčeny právní předpisy ČS, které stanoví pro užívání najatých vozidel podmínky méně přísné než podmínky stanovené v článcích 2 a 3.“

K návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o sledování a vykazování emisí CO2 a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel:

Vláda ČR ve své rámcové pozici k tomuto návrhu ze dne 13. července 2017 uvádí, že může s předloženým návrhem v obecné rovině souhlasit, nicméně nesdílí přesvědčení Komise o efektivitě připravovaných kroků v kontextu celkových povinností, které se vztahují na výrobce i správní orgány. Vláda se např. nedomnívá, že hodnoty emisí CO2 jsou pro zákazníky při koupi nového osobního vozidla tak důležitým ukazatelem. Vláda ČR se kromě jiného domnívá, že administrativní náklady budou vyšší, než návrh předpokládá. Vláda navrhuje prodloužení implementační lhůty o 1 rok.

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

Dokumenty byly vydány 31. května 2017 a následně představeny na jednání pracovní skupiny pro pozemní dopravu dne 1. června 2017 a na Radě pro dopravu, telekomunikace a energetiku ve dnech 8. a 9. června 2017. ČR se připojila k písemnému prohlášení států střední a východní Evropy zaměřeném na legislativní úpravu vysílání pracovníků v silniční dopravě. Ministři zemí tzv. Road Alliance vydali před Radou tiskové prohlášení, v němž poukazují na nekalé praktiky na vnitřním trhu v dopravě a vyzývají k naplnění principu „stejná mzda na stejném místě.“ Návrh nařízení EP a Rady o sledování a vykazování emisí CO2 a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel byl rovněž představen na jednání pracovní skupiny pro životní prostředí 15. června 2017. V Evropském parlamentu byl balíček představen 19. června 2017. Garantem prvních tří dokumentů je v Evropském parlamentu Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN). Zpravodajem návrhu směrnice EP a Rady, kterou se mění směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu je Cláudia Monteiro de Aquiar (EPP), zpravodajem návrhu nařízení EP a Rady, kterým se mění nařízení ES č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví je Jens Nilsson (S&D). Garančním výbor pro návrh nařízení EP a Rady o sledování a vykazování emisí CO2 a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel je Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin (ENVI), zpravodajem je Damiano Zoffoli (S&D).

První čtení k silničnímu balíčku je v Radě naplánováno na 5. prosince 2017 v Bruselu. Ještě předtím se na konci září 2017 očekává neformální jednání ministrů pro dopravu v Tallinnu. Estonské předsednictví se v rámci projednávání plánuje věnovat zejména sociální dimenzi balíčku a podmínkám pro podnikání dopravců na vnitřním trhu EU.

* **Závěr:**

Výbor pro evropské záležitosti

1. **bere na vědomí** sdělení Komise – Evropa v pohybu – Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny; návrh nařízení, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009 a nařízení (ES) č. 1072/2009 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví; návrh směrnice, kterou se mění směrnice 2006/1/ES o užívání vozidel najatých bez řidiče pro silniční přepravu zboží a návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o sledování a vykazování emisí CO2 a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel;
2. **podporuje** rámcové pozice vlády ČR k těmto dokumentům datované dnem 13. července 2017 a 14. července 2017;
3. **žádá vládu**, aby svá další stanoviska k této problematice konzultovala se Svazem průmyslu a dopravy České republiky.

 Josef Šenfeld v. r. Jan Zahradník v. r.

 ověřovatel zpravodaj

 Ondřej Benešík v. r.

 předseda

1. Druhá část balíčku, která má být vydána na podzim tohoto roku, má obsahovat revizi nařízení o přístupu na trh v autobusové dopravě, revizi směrnici o kombinované dopravě, revizi směrnice o úpravě pracovní doby pracovníků v silniční dopravě a revizi směrnice o čistých vozidlech. [↑](#footnote-ref-1)
2. Tyto dva návrhy jsou plánovány na konec roku 2017/ první polovinu roku 2018. [↑](#footnote-ref-2)
3. Údaje týkající se nových vozidel, která byla původně registrována mimo Unii, nejsou sledovány a vykazovány, ledaže byla tato registrace provedena méně než tři měsíce před registrací v Unii. [↑](#footnote-ref-3)