

Stanovisko Evropského výboru regionů Jak dosáhnout nízkoemisní mobility

(2018/C 387/11)

Zpravodaj: Michiel SCHEFFER (NL/ALDE), člen výkonné rady provincie Gelderland

Odkazy: sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Jak dosáhnout nízkoemisní mobility – Evropská unie, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a pracovníky

COM (2017) 675 final

návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Rady 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy

COM(2017) 648 final a final/2

návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy

COM(2017) 647 final

návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2009/33/EU o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel

COM(2017) 653 final

sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Širší využívání alternativních paliv – Akční plán pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva podle čl. 10 odst. 6 směrnice 2014/94/EU, včetně posouzení vnitrostátních rámců politiky podle čl. 10 odst. 2 směrnice 2014/94/EU

COM(2017) 652 final a final/2

I. DOPORUČENÉ POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy

COM(2017) 647 final

Pozměňovací návrh 1

3. bod odůvodnění

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
V každém členském státě by měl být určen nezávislý a nestranný regulační orgán, aby bylo zajištěno řádné fungování trhu silniční osobní dopravy. Tento orgán může odpovídat i za jiná regulovaná odvětví, jako je železniční doprava, energetika nebo telekomunikace.	V každém členském státě by měl být určen buď příslušný orgán v odvětví dopravy, nebo nezávislý a nestranný regulační orgán, aby bylo zajištěno řádné fungování trhu silniční osobní dopravy. Tento orgán může odpovídat i za jiná regulovaná odvětví, jako je železniční doprava, energetika nebo telekomunikace.

Odůvodnění

Osobní doprava je podle Smlouvy o EU službou obecného hospodářského zájmu. Zavedení nezávislého regulačního orgánu může být nepřiměřené, je-li trh organizován podle nařízení (ES) č. 1370/2007.

Pozměňovací návrh 2

4. bod odůvodnění

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Komerční linková doprava by neměla narušovat ekonomickou rovnováhu stávajících smluv o veřejných službách. Z tohoto důvodu by měl mít regulační orgán možnost provádět objektivní ekonomickou analýzu, aby bylo zajištěno, že tomu tak skutečně je.</p>	<p>Komerční linková doprava by neměla narušovat rovnováhu stávajících smluv o veřejných službách. Z tohoto důvodu by měl mít regulační orgán možnost provádět objektivní analýzu, aby bylo zajištěno, že tomu tak skutečně je. Tato analýza musí zohlednit příslušné charakteristiky struktury a zeměpisné povahy dotčeného trhu a sítě (velikost, charakteristika poptávky, složitost sítě, zeměpisná a technická izolace a služby, na něž se vztahuje smlouva) a také to, zda nová služba vede ke zlepšení kvality služeb či nákladové efektivity nebo obou prvků v porovnání s dříve zadanou smlouvou o veřejných službách.</p>

Odůvodnění

Veřejné služby, jako je doprava, by neměly být posuzovány pouze z ekonomického hlediska, ale v širším smyslu, který zahrnuje nejen ekonomicky měřitelná kritéria, ale také otázky kvality, bezpečnosti a územní a sociální soudržnosti. Výbor regionů by měl tuto zprávu využít k poskytnutí pokynů ohledně některých aspektů, které je třeba posoudit.

Pozměňovací návrh 3

6. bod odůvodnění

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Za účelem zajištění spravedlivé hospodářské soutěže na trhu by provozovatelé linkové dopravy měli mít právo na přístup k terminálům v Unii za spravedlivých, nestranných, nediskriminačních a transparentních podmínek. Regulačnímu orgánu by mělo být možné podat opravné prostředky proti rozhodnutím o zamítnutí či omezení přístupu.</p>	<p>Za účelem zajištění spravedlivé hospodářské soutěže na trhu by provozovatelé linkové dopravy měli mít právo na přístup k terminálům ve veřejném vlastnictví v Unii za spravedlivých, nestranných, nediskriminačních a transparentních podmínek. Nesmí však být narušena územní rovnováha a sociální soudržnost, proto by provozovatelé veřejných služeb měli mít přednostní přístup, aby byly zaručeny povinnosti stanovené ve smlouvě o veřejných službách uzavřené s příslušnými orgány. Regulačnímu orgánu by mělo být možné podat opravné prostředky proti rozhodnutím o zamítnutí či omezení přístupu.</p>

Odůvodnění

Přístup k terminálům by měli mít přednostně provozovatelé veřejných služeb, kteří musí splňovat povinnosti (četnost, jízdní řád, spojení, služby) stanovené v jejich smlouvách o veřejných službách uzavřených s příslušnými orgány.

Pozměňovací návrh 4

8. bod odůvodnění

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Udělení povolení pro vnitrostátní i mezinárodní linkovou dopravu by mělo podléhat povolovacímu postupu. Povolení by mělo být uděleno, ledaže existují zvláštní důvody pro zamítnutí žádosti týkající se žadatele nebo by doprava narušila ekonomickou rovnováhu smlouvy o veřejných službách. Je nutno zavést prahovou hodnotu vzdálenosti, aby bylo zajištěno, že komerční linková doprava nenarušuje ekonomickou rovnováhu stávajících smluv o veřejných službách. V případě tras, které již jsou obsluhovány na základě více než jedné smlouvy o veřejných službách, by mělo být možné tuto prahovou hodnotu zvýšit.</p>	<p>Udělení povolení pro vnitrostátní i mezinárodní linkovou dopravu by mělo podléhat povolovacímu postupu. Povolení by mělo být uděleno, ledaže existují zvláštní důvody pro zamítnutí žádosti týkající se žadatele nebo by doprava narušila rovnováhu smlouvy o veřejných službách. Rovnováha smlouvy o veřejných službách by měla brát v potaz hospodářskou životaschopnost a také služby pro občany, pokud jde o spojení, intermodální plánování cest, kvalitu, účinnost, sladění s poptávkou, bezpečnost a zabezpečení. Kromě toho by při poskytování služeb měly být dodržovány environmentální a sociální normy.</p>

Odůvodnění

Veřejné služby, jako je doprava, by neměly být posuzovány pouze z ekonomického hlediska, ale v širším smyslu, který zahrnuje nejen ekonomicky měřitelná kritéria, ale také otázky kvality, bezpečnosti a územní a sociální soudržnosti. „Rovnováha“ smlouvy o veřejných službách by měla brát v potaz ekonomickou životaschopnost a také kvalitu služeb pro občany. Dodržování stejných environmentálních a sociálních norem je nezbytným předpokladem pro zajištění spravedlivé hospodářské soutěže.

Pozměňovací návrh 5

13. bod odůvodnění

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Jelikož toto nařízení harmonizuje pravidla na vnitrostátních trzích linkové autokarové a autobusové dopravy a přístup k terminálům, nemůže být jeho cíl, totiž podpory meziměstské mobility a zvýšení podílu udržitelných druhů osobní dopravy, dosaženo uspokojivě na úrovni členských států. Unie může tudíž přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení sledovaných cílů.</p>	

Odůvodnění

Otázky týkající se přístupu k místním terminálům a regionálním trhům s veřejnou dopravou úzce souvisejí se subsidiaritou.

Pozměňovací návrh 6

Čl. 1 bod 2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
článek 2 se mění takto:	článek 2 se mění takto:
(...)	(...)
c) doplňují se nové body 9 až 11, které znějí: „9) „terminálem“ se rozumí zařízení s minimální plochou 600 m² , které poskytuje parkovací místo, jež využívají autokary a autobusy pro výstup nebo nástup cestujících;	c) doplňují se nové body 9 až 11, které znějí: „9) „terminálem“ se v závislosti na definicích a požadavcích stanovených vnitrostátními právními předpisy rozumí zařízení ve veřejném vlastnictví , které poskytuje parkovací místo, jež využívají autokary a autobusy pro výstup nebo nástup cestujících;
(...)	(...)

Odůvodnění

Členské státy by měly mít prostor pro uvážení. Uvedení minimální plochy 600 m² by mělo být vyškrtnuto, aby nemělo negativní dopad na terminály v malých městech a venkovských oblastech s menšími plochami, jejichž fungování je však zásadní pro jejich spojení s velkými městy.

Pozměňovací návrh 7

Čl. 1 bod 3

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
před kapitolou II se vkládá nový článek 3a, který zní:	před kapitolou II se vkládá nový článek 3a, který zní:
„Článek 3a Regulační orgán	„Článek 3a Regulační orgán
1. Každý členský stát určí pro odvětví silniční osobní dopavy jeden vnitrostátní regulační orgán. Tento orgán je nestranný, což znamená, že je z hlediska organizace, funkcí, hierarchie a rozhodování právně samostatný a nezávislý na jiném veřejném nebo soukromém subjektu. Regulační orgán je nezávislý na jakémkoli příslušném orgánu, který se podílí na zadávání smlouvy o veřejných službách.	1. Každý členský stát určí pro odvětví silniční osobní dopavy v závislosti na uspořádání svého trhu domácích služeb jeden vnitrostátní regulační orgán. Tento orgán je buď příslušný orgán v odvětví dopravy, nebo nestranný orgán , což znamená, že je z hlediska organizace, funkcí, hierarchie a rozhodování právně samostatný a nezávislý na jiném veřejném nebo soukromém subjektu. Tento nestranný orgán je nezávislý na jakémkoli příslušném orgánu, který se podílí na zadávání smlouvy o veřejných službách.
Regulační orgán může odpovídat za jiná regulovaná odvětví.	Regulační orgán může odpovídat za jiná regulovaná odvětví.

Odůvodnění

Nové komerční služby by neměly narušovat plnění poslání služby obecného hospodářského zájmu a závazků veřejné služby. Členské státy by měly mít možnost volby mezi nezávislým regulačním orgánem nebo příslušným orgánem v odvětví dopravy, který zná sociálně-ekonomické potřeby uživatelů.

Pozměňovací návrh 8

Čl. 1 bod 3

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
před kapitolou II se vkládá nový článek 3a, který zní:	před kapitolou II se vkládá nový článek 3a, který zní:
„Článek 3a Regulační orgán (...)	„Článek 3a Regulační orgán (...)
3. Regulační orgán plní tyto úkoly:	3. Regulační orgán plní tyto úkoly:
a) provádí ekonomické analýzy toho, zda by navrhovaná nová dopravní služba narušila ekonomickou rovnováhu smlouvy o veřejných službách;	a) provádí analýzy toho, zda by navrhovaná nová dopravní služba narušila rovnováhu smlouvy o veřejných službách a měla negativní dopad na kvalitu služeb poskytovaných občanům, a bere ohled na otázky dostupnosti spojení, jejich četnosti, jízdného a intermodálního plánování cest nebo bezpečnosti a také na dodržování environmentálních a sociálních norem při poskytování služeb;
b) shromažďuje a poskytuje informace o přístupu k terminálům a	b) shromažďuje a poskytuje informace o přístupu k terminálům a
c) rozhoduje o odvolání proti rozhodnutím provozovatelů terminálů.	c) rozhoduje o odvolání proti rozhodnutím provozovatelů terminálů.

Odůvodnění

Dodržování stejných environmentálních a sociálních norem je nezbytným předpokladem pro zajištění spravedlivé hospodářské soutěže.

Pozměňovací návrh 9

Čl. 1 bod 3

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
před kapitolou II se vkládá nový článek 3a, který zní:	před kapitolou II se vkládá nový článek 3a, který zní:
„Článek 3a Regulační orgán (...)	„Článek 3a Regulační orgán (...)
3. Regulační orgán plní tyto úkoly:	3. Regulační orgán plní tyto úkoly:

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
(...)	(...)
b) shromažďuje a poskytuje informace o přístupu k terminálům a	b) shromažďuje a poskytuje informace o přístupu k terminálům s cílem zajistit, že přístup provozovatelů služeb k příslušným terminálům bude poskytován za spravedlivých, rovných, nediskriminačních a transparentních podmínek a
c) rozhoduje o odvolání proti rozhodnutím provozovatelů terminálů.	c) rozhoduje o odvolání proti rozhodnutím provozovatelů terminálů.

Odůvodnění

Autobusy a autokary představují jeden z nejdostupnějších a nejdůležitějších druhů dopravy v EU. Je proto zásadní, aby cestujícím byly poskytovány co nejkvalitnější služby, a nejlepším způsobem, jak toho dosáhnout, je spravedlivá a poctivá hospodářská soutěž.

Pozměňovací návrh 10

Čl. 1 bod 6

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p> vkládá se nový článek 5a, který zní:</p> <p>„Článek 5a</p> <p>Přístup k terminálům</p> <p>(...)</p> <p>2. Provozovatelé terminálů se vynasnaží vyhovět všem žádostem o přístup, aby zajistili optimální využití terminálů.</p> <p>Žádosti o přístup lze zamítnout pouze z důvodu nedostatečné kapacity.</p> <p>Pokud provozovatel terminálu žádost o přístup zamítne, uvede případné vhodné alternativy.</p>	<p> vkládá se nový článek 5a, který zní:</p> <p>„Článek 5a</p> <p>Přístup k terminálům</p> <p>(...)</p> <p>2. Provozovatelé terminálů se vynasnaží vyhovět všem žádostem o přístup, aby zajistili optimální využití terminálů a dodržování povinností veřejné služby.</p> <p>Žádosti o přístup lze zamítnout z důvodu nedostatečné kapacity nebo pokud by žádost zhoršila služby dostupné občanům týkající se dostupnosti spojení, omezila spojení, zhoršila bezpečnost a zabezpečení nebo celkovou kvalitu nabízených služeb, nebo v případě nedodržení nezbytných environmentálních norem. Pokud provozovatel terminálu přijme takové rozhodnutí, oznámí ho rovněž regulačnímu orgánu;</p>

Odůvodnění

Hledání vhodných alternativ není úkolem provozovatele terminálu. Přístup k terminálům by navíc měl souviset s otázkami kvality služeb pro spotřebitele a jejich bezpečnosti a zabezpečení. Právo na přístup k terminálům by navíc nemělo narušit plnění veřejných cílů, poslání a povinností veřejné služby, které má služba obecného hospodářského zájmu.

Zejména ve městech se znečištěním jemnými částicemi může být nezbytné zavést omezení na základě environmentálních norem.

Pozměňovací návrh 11

Čl. 1 bod 9

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Článek 8 se nahrazuje tímto:</p> <p>„Článek 8</p> <p>Postup pro udělení povolení pro mezinárodní přepravu cestujících na vzdálenost kratší než 100 kilometrů vzdušnou čarou</p> <p>1. Povolení se vydávají se souhlasem příslušných orgánů všech členských států, na jejichž území cestující nastupují nebo vystupují a jsou přepravováni na vzdálenosti kratší než 100 kilometrů vzdušnou čarou. Do dvou týdnů od obdržení žádosti zašle povolující orgán těmto příslušným orgánům kopii žádosti a všech ostatních souvisejících dokladů se žádostí o souhlas. Povolující orgán současně předá tyto doklady pro informaci příslušným orgánům členských států, jejichž územím se projíždí.</p> <p>(...)</p>	<p>Článek 8 se nahrazuje tímto:</p> <p>„Článek 8</p> <p>Postup pro udělení povolení pro mezinárodní přepravu cestujících</p> <p>1. Povolení se uděluje po dohodě s příslušnými orgány všech členských států, na jejichž území cestující nastupují nebo vystupují. Do dvou týdnů od obdržení žádosti zašle povolující orgán těmto příslušným orgánům kopii žádosti a všech ostatních souvisejících dokladů se žádostí o souhlas. Povolující orgán současně předá tyto doklady pro informaci příslušným orgánům členských států, jejichž územím se projíždí.</p> <p>(...)</p>

Odůvodnění

Rozhodnutí o tom, zda akceptovat dopravní služby by nemělo záviset na vzdálenosti (100 km vzdušnou čarou), ale spíše na dopadu dodatečných služeb na stávající služby nabízené občanům (ať už se jedná o služby obecného veřejného zájmu nebo obchodní služby). Kromě toho regionální rozdíly (např. pokud jde o vzdálenost mezi městy a ekonomickými centry) nelze obecně poměřovat pro celou EU.

Pozměňovací návrh 12

Čl. 1 bod 10

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p> vkládají se nové články 8a až 8d, které znějí:</p> <p>„Článek 8a</p> <p>Postup pro udělení povolení pro mezinárodní přepravu cestujících na vzdálenost 100 kilometrů a více vzdušnou čarou</p> <p>1. Povolující orgán rozhodne o žádosti do dvou měsíců ode dne podání žádosti podnikatelem v silniční osobní dopravě.</p>	<p> vkládají se nové články 8a až 8b, které znějí:</p> <p>„Článek 8a</p> <p>Rozhodnutí povolujících orgánů</p> <p>1. Na základě postupu stanoveného v článku 8 vydá povolující orgán povolení, udělí povolení s omezeními, nebo žádost zamítne. Povolující orgán informuje o svém rozhodnutí všechny příslušné orgány uvedené v čl. 8 odst. 1.</p>

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>2. Povolení se vydá, ledaže lze jedním či více důvody uvedenými v čl. 8c odst. 2 písm. a) až c) odůvodnit zamítnutí žádosti.</p> <p>3. Povolující orgán předloží příslušným orgánům všech členských států, na jejichž území cestující nastupují nebo vystupují, a příslušným orgánům členských států, jejichž územím se projíždí bez nástupu a výstupu cestujících, pro informaci kopii žádosti a všech ostatních souvisejících dokladů spolu se svým posouzením.</p>	<p>2. Rozhodnutí o zamítnutí žádosti nebo o udělení povolení s omezeními musí být odůvodněna.</p> <p>Povolení se vydá, ledaže lze zamítnutí žádosti odůvodnit jedním či více z těchto důvodů:</p> <p>a) (...)</p> <p>(...)</p> <p>d) regulační orgán na základě objektivní analýzy zjistí, že by doprava narušila rovnováhu smlouvy o veřejných službách.</p> <p>Povolující orgány nezamítnou žádost výhradně z toho důvodu, že podnikatel v silniční osobní dopravě nabízí nižší ceny než ostatní podnikatelé v silniční osobní dopravě, nebo na základě skutečnosti, že dotyčný spoj již provozují jiní podnikatelé v silniční osobní dopravě, pokud se technicky prokáže, že tyto nižší ceny zaručují poskytování služby během celého období platnosti smlouvy.</p> <p>(...)</p>
<p>Článek 8b</p> <p>Postup pro udělení povolení pro vnitrostátní linkovou dopravu</p> <p>1. Povolující orgán rozhodne o žádosti do dvou měsíců ode dne podání žádosti podnikatelem v silniční osobní dopravě. Tuto lhůtu lze prodloužit na čtyři měsíce, vyžaduje-li se analýza v souladu s čl. 8c odst. 2 písm. d).</p> <p>2. Povolení pro vnitrostátní linkovou dopravu se vydá, ledaže lze zamítnutí žádosti odůvodnit jedním či více důvody uvedenými v čl. 8c odst. 2 písm. a) až c), a v případě přepravy cestujících na vzdálenost kratší než 100 kilometrů vzdušnou čarou důvodem uvedeným v čl. 8c odst. 2 písm. d).</p>	<p>Článek 8b</p> <p>Omezení práva na přístup</p> <p>1. Členské státy mohou omezit právo na přístup na trh mezinárodní a vnitrostátní linkové dopravy, pokud by doprava narušila rovnováhu smlouvy o veřejných službách nebo pokud se jedná o poskytovatele, kterým příslušné orgány uložily sankce za používání postupů, jež jsou v rozporu se zárukami služby.</p> <p>2. Příslušné orgány, které zadaly smlouvu o veřejných službách, nebo provozovatelé veřejných služeb plnící smlouvu o veřejných službách mohou regulační orgán požádat o provedení analýzy toho, zda by byla narušena rovnováha smlouvy o veřejných službách.</p> <p>Regulační orgán žádost posoudí a rozhodne, zda analýzu provede. O svém rozhodnutí informuje zainteresované strany.</p>

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>3. Vzdálenost uvedenou v odstavci 2 lze prodloužit na 120 kilometrů, bude-li linková doprava, jež má být zavedena, obsluhovat výchozí a cílový bod cesty, který je již obsluhován na základě více než jedné smlouvy o veřejných službách.</p> <p>Článek 8c</p> <p>Rozhodnutí povolujících orgánů</p> <p>1. Na základě postupu stanoveného v článcích 8, 8a nebo 8b vydá povolující orgán povolení, udělí povolení s omezeními, nebo žádost zamítne. Povolující orgán informuje o svém rozhodnutí všechny příslušné orgány uvedené v čl. 8 odst. 1.</p> <p>2. Rozhodnutí o zamítnutí žádosti nebo o udělení povolení s omezeními musí být odůvodněna.</p> <p>Povolení se vydá, ledaže lze zamítnutí žádosti odůvodnit jedním či více z těchto důvodů:</p> <p>a) (...)</p> <p>(...)</p> <p>d) regulační orgán na základě objektivní ekonomické analýzy zjistí, že by doprava narušila ekonomickou rovnováhu smlouvy o veřejných službách.</p> <p>Povolující orgány nezamítnou žádost výhradně z toho důvodu, že podnikatel v silniční osobní dopravě nabízí nižší ceny než ostatní podnikatelé v silniční osobní dopravě, nebo na základě skutečnosti, že dotýčný spoj již provozují jiní podnikatelé v silniční osobní dopravě.</p> <p>(...)</p> <p>Čl. 8d</p> <p>Omezení práva na přístup</p> <p>1. Členské státy mohou omezit právo na přístup na trh mezinárodní a vnitrostátní linkové dopravy, pokud navrhovaná linková doprava přepravuje cestující na vzdálenosti kratší než 100 kilometrů vzdušnou čarou a pokud by doprava narušila ekonomickou rovnováhu smlouvy o veřejných službách.</p>	<p>3. Provede-li regulační orgán analýzu, sdělí všem zainteresovaným stranám výsledky této analýzy a své závěry do šesti týdnů od obdržení všech relevantních informací. Regulační orgán může dospět k závěru, že povolení má být vydáno, že má být vydáno za určitých podmínek, nebo že má být žádost o povolení zamítnuta.</p> <p>Závěry regulačního orgánu jsou pro povolující orgány závazné.</p> <p>(...)</p>

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>2. Příslušné orgány, které zadaly smlouvu o veřejných službách, nebo provozovatelé veřejných služeb plnící smlouvu o veřejných službách mohou regulační orgán požádat o provedení analýzy toho, zda by byla narušena ekonomická rovnováha smlouvy o veřejných službách. Regulační orgán žádost posoudí a rozhodne, zda ekonomickou analýzu provede. O svém rozhodnutí informuje zainteresované strany.</p> <p>3. Provede-li regulační orgán ekonomickou analýzu, sdělí všem zainteresovaným stranám výsledky této analýzy a své závěry do šesti týdnů od obdržení všech relevantních informací. Regulační orgán může dospět k závěru, že povolení má být vydáno, že má být vydáno za určitých podmínek, nebo že má být žádost o povolení zamítnuta.</p> <p>Závěry regulačního orgánu jsou pro povolující orgány závazné.</p> <p>(...)</p>	

Odůvodnění

Rozhodnutí o tom, zda akceptovat dopravní služby by nemělo záviset na vzdálenosti (100 km vzdušnou čarou), ale spíše na dopadu dodatečných služeb na stávající služby nabízené občanům (ať už se jedná o služby obecného veřejného zájmu nebo obchodní služby). Kromě toho regionální rozdíly (např. pokud jde o vzdálenost mezi městy a ekonomickými centry) nelze obecně poměřovat pro celou EU.

Článek 8a: nabídky s nižšími cenami by neměly být přímo vyřazovány, pokud bude zaručena životaschopnost služby během celého období platnosti smlouvy. Článek 8b: je třeba zavést omezení pro případy poskytovatelů, kterým byly uloženy sankce.

Pozměňovací návrh 13

Čl. 1 odst. 14

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>článek 13 se zrušuje;</p>	

Odůvodnění

Příslušný článek je nutno znovu začlenit, aby bylo zajištěno, že místní výlety budou považovány za jednu mezinárodní dopravní službu a nikoli za kabotáž.

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Rady 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy

COM(2017) 648 final

Pozměňovací návrh 14

13. bod odůvodnění

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>(13) (...) V průměru by měl být alespoň jeden vhodný překládkový terminál pro kombinovanou dopravu ne dále než 150 km od každého přepravního místa v Unii.</p>	<p>(13) (...) V průměru by měl být alespoň jeden vhodný překládkový terminál pro kombinovanou dopravu ne dále než 150 km od každého přepravního místa v Unii, s výjimkou okrajových a nejvzdálenějších regionů, kde to geografická omezení znemožňují nebo kde by tyto investice do infrastruktury byly z hlediska nákladů nepřiměřené ve vztahu k cíli směrnice, kterým je podpora přesunu nákladní silniční dopravy směrem ke způsobům dopravy příznivějším k životnímu prostředí.</p>

Odůvodnění

Tento požadavek by mohl být problematický pro okrajové regiony (oblasti s nízkou hustotou obyvatelstva a řídkou sítí železnic a přístavů) a mohlo by to vést k budování terminálů tam, kde tyto terminály nejsou z ekonomického hlediska potřeba.

Pozměňovací návrh 15

Čl. 1 bod 5

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>5) V článku 6 se doplňují nové odstavce 4, 5, 6, 7 a 8, které znějí:</p> <p>„4. Pokud je to nutné pro dosažení cíle uvedeného v odstavci 9, přijmou členské státy nezbytná opatření na podporu investic do překládkových terminálů, pokud jde o:</p> <p>a) výstavbu a v případě potřeby rozšíření těchto překládkových terminálů pro kombinovanou přepravu;</p> <p>b) zvýšení provozní efektivity stávajících terminálů.</p>	<p>5) V článku 6 se doplňují nové odstavce 4, 5, 6, 7 a 8, které znějí:</p> <p>„4. Pokud je to nutné pro dosažení cíle uvedeného v odstavci 9, přijmou členské státy nezbytná opatření na podporu investic do překládkových terminálů, pokud jde o:</p> <p>a) výstavbu a v případě potřeby rozšíření těchto překládkových terminálů pro kombinovanou přepravu;</p> <p>b) zvýšení provozní efektivity stávajících terminálů.</p>

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Členské státy provádění těchto opatření koordinují se sousedními členskými státy a s Komisí a zajistí, aby bylo přednostně zajištěno vyvážené a dostatečné geografické rozložení vhodných zařízení v Unii, a zejména na hlavní síti TEN-T a globálních sítích, které umožní, aby žádná lokalita v Unii nebyla od takového terminálu ve větší vzdálenosti než 150 km.</p>	<p>Členské státy provádění těchto opatření koordinují se sousedními členskými státy a s Komisí a zajistí, aby bylo přednostně zajištěno vyvážené a dostatečné geografické rozložení vhodných zařízení v Unii, a zejména na hlavní síti TEN-T a globálních sítích, které umožní, aby žádná lokalita v Unii nebyla od takového terminálu ve větší vzdálenosti než 150 km, s výjimkou okrajových a nejvzdálenějších regionů, kde to geografická omezení znemožňují nebo kde by tyto investice do infrastruktury byly z hlediska nákladů nepřiměřené ve vztahu k cíli směrnice, kterým je podpora přesunu nákladní silniční dopravy směrem ke způsobům dopravy příznivějším k životnímu prostředí.</p>

Odůvodnění

Viz pozměňovací návrh 12.

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2009/33/EU o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel

COM (2017) 653 final

Pozměňovací návrh 16

Vložit nový bod odůvodnění za 16. bod odůvodnění:

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	<p>Potenciál pro snižování emisí pouze prostřednictvím zadávání veřejných zakázek je omezený a veřejná doprava se na emisích pocházejících z odvětví dopravy podílí jen malou částí. Členské státy by proto měly být vybízeny k tomu, aby regulovaly nákup čistých vozidel vlastníky ostatních vozových parků, jako jsou taxislužby, autopůjčovny a společnosti provozující spolujízdu.</p>

Odůvodnění

Veřejná doprava se podílí pouze malou částí (8 % emisí z dopravy), návrh směrnice je přesto zaměřen hlavně na vozidla veřejné dopravy. V zájmu vyvážení a dosažení cíle snížení emisí by měly být do směrnice zahrnuty ostatní velké vozové parky.

Pozměňovací návrh 17

Vložit nový bod odůvodnění za 19. bod odůvodnění:

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	<p>Je třeba posílit soulad s předchozími právními předpisy Unie v oblasti vozidel, energie z obnovitelných zdrojů a alternativních paliv, zejména s nařízením (ES) č. 595/2009, směrnicí 2009/28/ES a směrnicí 2014/94/EU.</p>

Odůvodnění

Právní předpisy EU musí být ve vzájemném souladu, musí být konzistentní a předkládat právní úpravu ve stejném smyslu.

Pozměňovací návrh 18

Čl. 1 bod 2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>článek 3 se nahrazuje tímto:</p> <p>„Článek 3</p> <p>Oblast působnosti</p> <p>Tato směrnice se vztahuje na zakázky na nákup, leasing, pronájem nebo nákup na splátky silničních vozidel zadané:</p>	<p>článek 3 se nahrazuje tímto:</p> <p>„Článek 3</p> <p>Oblast působnosti</p> <p>Tato směrnice nemá zpětnou účinnost na stávající smlouvy, ale vztahuje se pouze na nové zakázky na nákup, leasing, pronájem nebo nákup na splátky silničních vozidel zadané:</p>

Odůvodnění

Probíhající smlouvy musí být chráněny a nemohou být dotčeny novým právním předpisem.

Pozměňovací návrh 19

Čl. 1 bod 2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>článek 3 se nahrazuje tímto:</p> <p>„Článek 3</p> <p>Oblast působnosti</p> <p>Tato směrnice se vztahuje na zakázky na nákup, leasing, pronájem nebo nákup na splátky silničních vozidel zadané:</p> <p>(...)</p>	<p>článek 3 se nahrazuje tímto:</p> <p>„Článek 3</p> <p>Oblast působnosti</p> <p>Tato směrnice se vztahuje na zakázky na nákup, leasing, pronájem nebo nákup na splátky silničních vozidel zadané:</p> <p>(...)</p> <p>d) vlastníky ostatních vozových parků, jako jsou taxi-sloužby, společnosti pro sdílení automobilů a společnosti provozující spolujízdu, rozhodne-li se členský stát vytvořit mechanismy pro regulaci nákupů čistých vozidel těmito vlastníky vozového parku.“;</p>

Odůvodnění

Veřejná doprava se podílí pouze malou částí (8 % emisí z dopravy), návrh směrnice je přesto zaměřen hlavně na vozidla veřejné dopravy. V zájmu vyvážení a dosažení cíle snížení emisí by měly být do směrnice zahrnuty ostatní velké vozové parky.

Pozměňovací návrh 20

Příloha

Text navržený Komisí					Pozměňovací návrh VR																																
<p>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*</p>					<p>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*</p>																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Členský stát</th> <th colspan="2">Nákladní vozidla</th> <th colspan="2">Autobusy</th> </tr> <tr> <th>2025</th> <th>2030</th> <th>2025</th> <th>2030</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					Členský stát	Nákladní vozidla		Autobusy		2025	2030	2025	2030						<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Členský stát</th> <th colspan="2">Nákladní vozidla</th> <th colspan="2">Autobusy</th> </tr> <tr> <th>(XXXX- (**)- 2025)</th> <th>(2026- 2030)</th> <th>(XXXX- (**)- 2025)</th> <th>(2026- 2030)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5">(**) 24 měsíců ode dne vstupu v platnost v souladu s článkem 2.</td> </tr> </tbody> </table>					Členský stát	Nákladní vozidla		Autobusy		(XXXX- (**)- 2025)	(2026- 2030)	(XXXX- (**)- 2025)	(2026- 2030)	(**) 24 měsíců ode dne vstupu v platnost v souladu s článkem 2.				
Členský stát	Nákladní vozidla		Autobusy																																		
	2025	2030	2025	2030																																	
Členský stát	Nákladní vozidla		Autobusy																																		
	(XXXX- (**)- 2025)	(2026- 2030)	(XXXX- (**)- 2025)	(2026- 2030)																																	
(**) 24 měsíců ode dne vstupu v platnost v souladu s článkem 2.																																					

Odůvodnění

Cíl by měl být průměrem pro nové smlouvy v průběhu let, aby se umožnila flexibilita pro různé předměty zakázek z roku na rok (doprava ve městech, na venkově atd.). (XXXX) by mělo být datum 24 měsíců ode dne vstupu v platnost v souladu s článkem 2.

II. POLITICKÁ DOPORUČENÍ

EVROPSKÝ VÝBOR REGIONŮ

Hlavní připomínky

- podporuje cíl Komise posílit schopnost Evropy řešit problém změny klimatu a zlepšit kvalitu života jejích občanů a zároveň zachovat a rozšířit konkurenční výhodu našeho průmyslu ve vytváření pracovních míst, dosahování udržitelného hospodářského růstu a stimulování inovací, pokud jde o technologie v oblasti obnovitelných zdrojů. Podporuje cíl Komise zaujmout vedoucí postavení ve světě v oblasti inovací, digitalizace a dekarbonizace a přechod k nízkouhlíkové ekonomice vnímá jako příležitost i výzvu pro průmysl EU;
- zdůrazňuje význam účinných, efektivních a udržitelných dopravních systémů pro hospodářskou konkurenceschopnost měst a regionů a také pro sociální, hospodářskou a územní soudržnost Evropské unie;
- poukazuje na to, že mobilita a doprava často spadají do pravomoci místních a regionálních orgánů, které odpovídají za přípravu a provádění politik v oblasti mobility a zajišťování veřejné dopravy na svém území, ačkoli rozhodnutí přijímaná na místní úrovni často souvisejí s rámcem stanoveným vnitrostátní a unijní politikou;
- je si vědom toho, že doprava vytváří téměř pětinu celkových emisí skleníkových plynů v Evropě. Jedná se o jediné odvětví, ve kterém oproti roku 1990 nedošlo ke snížení emisí skleníkových plynů. Je naléhavě nutné přijmout opatření k dekarbonizaci odvětví dopravy, i když je třeba upozornit na to, že místní veřejná doprava je odpovědná pouze za velmi malý podíl emisí;
- zdůrazňuje, že přechod k nízkým a nulovým emisím pevných částic a oxidů dusíku je přínosem pro život evropských občanů, a to zvláště ve městech, kde hustá městská doprava, způsobující velké znečištění, zhoršuje kvalitu života a zdraví lidí;
- poukazuje na to, že místní veřejná doprava je již nyní důležitým krokem k dekarbonizaci a podpoře elektromobility ve městech. Mnoho měst má dobře vybudovaný systém elektromobility po železnici ve formě metra, tramvají a trolejbusů. Je třeba, aby byla při zadávání veřejných zakázek na čistá vozidla v propočtech zohledněna i tato opatření a celý vozový park dotčeného města nebo regionu. Omezit se pouze na sektor autobusů není dostačující;

7. zdůrazňuje, že při jakékoli změně v dopravním systému týkající se používaného paliva je nutné zohlednit regionální rozdíly v hustotě dopravy a vzdálenost mezi městy a jinými centry ekonomického zájmu. Diskriminace ve formě vyšších nákladů spojených s přístupem k evropské síti pro vzdálené, okrajové nebo nejvzdálenější oblasti dále nepříznivě ovlivní územní a sociální soudržnost;

8. konstatuje, že při ekologizaci používání motorových vozidel by se mělo podporovat využívání (nákladních) kol na krátké vzdálenosti (v souladu se stanoviskem „Plán EU pro cyklistiku“, 2017/C 088/10), jakož i železnice a ekologická lodní doprava. To vyžaduje síť intermodálních uzlů, pro něž by měly být dostupné odpovídající finanční prostředky, například prostřednictvím Evropského fondu pro strategické investice (EFSI). Rychlá elektrokola jsou dobrou alternativou k automobilu především v městských oblastech. Jejich využití může vést ke snížení emisí a fyzická aktivita je zároveň prospěšná pro veřejné zdraví. Využívání elektrokol lze podpořit vytvořením dostatečného množství rychlých cyklostezek a nabíjecích stanic a prostřednictvím dalších podnětů;

9. pomocí územního a městského plánování lze podporovat využívání čistých forem mobility. Z lokálního hlediska spočívá čistá mobilita ve snížení emisí oxidů dusíku a pevných částic, z globálního pak ve snížení emisí CO₂. V městském plánování by se měla podporovat dostupnost pro pěší, cyklisty a veřejnou dopravu a přístup automobilů by se měl pečlivě zvážit. Ke zlepšení kvality ovzduší ve městech lze využít (sdílené) elektromobily a elektrobusy, které mohou přispět ke snížení emisí pevných částic a oxidů dusíku. Lze toho dosáhnout tak, že bude zabráněno využívání znečišťující dopravy uzavřením některých oblastí – například vytvářením ekologických zón – a zároveň zkrácením doby cestování při využití čistých forem mobility oproti těm znečišťujícím;

10. je si vědom nutnosti interoperabilního řešení pro zajištění alternativních paliv. VR sice uznává, že právní předpisy a nařízení, jejichž účelem je dosáhnout nízkoemisní mobility, by neměly být technologicky omezené, ale všechny místní a regionální orgány by měly usilovat o dosažení úspor z rozsahu, například prostřednictvím spolupráce se sousedními a přeshraničními regiony;

11. vítá úsilí o zjednodušení zadávání veřejných zakázek na čistá vozidla, není mu však jasné, jak bude návrh cílů v podobě procentuálního podílu zakoupených čistých vozidel pro každý členský stát, který předložila Komise, zaveden do právních předpisů a naplňován. V mnoha členských státech provozují většinu veřejné dopravy místní a regionální orgány a stát nemá žádnou rozhodovací pravomoc nad tím, jaká vozidla tyto orgány zakoupí, zakoupí na leasing, pronajmou či o kterých uzavřou dohody.

Místní a regionální orgány jsou coby první osvojitelé klíčovými subjekty umožňujícími uplatňování čistých technologií v oblasti dopravy, zároveň je však třeba upozornit na to, že infrastruktura vybudovaná pro místní veřejnou dopravu obvykle není vhodná pro provozování osobních vozidel, a proto nelze očekávat žádný bezprostřední efekt přelévání. Musí být zajištěno financování přechodu k čisté dopravě. Výše finančních prostředků poskytnutých Evropskou unií není dostatečná k tomu, aby bylo možné financovat ambiciózní opatření v místní veřejné dopravě, která většinou bývá ztrátová. Výbor proto vyzývá Komisi, aby navrhla další možnosti financování nad rámec využívání finančních nástrojů, neboť ty obvykle nebudou kvůli vyhlídkám záporných výnosů přínosné;

12. upozorňuje na „Platformu pro zavádění čistých autobusů“, kterou Evropská komise spustila na plenárním zasedání VR v červenci 2017 a která od místních a regionálních orgánů získala značnou podporu. V této souvislosti regiony, města, dopravní orgány a výrobci přijali společné zásady zadávání veřejných zakázek na čisté autobusy na alternativní paliva, aby se urychlilo jejich zavádění;

13. domnívá se, že by opatření EU zaměřená na snižování dopadu dopravy na klima měla být založena na přínosech pro klima a na udržitelnosti z hlediska životního cyklu a že by obecně měla být technologicky neutrální;

14. domnívá se, že investice do nízkoemisní veřejné dopravy a veřejných vozových parků by se měly provádět způsobem, který by vlastníky soukromých a služebních vozidel motivoval k následování tohoto příkladu. Toho lze dosáhnout prostřednictvím součinnosti v oblasti infrastruktury pro dobíjení a vodíkové infrastruktury. K dispozici by měly být prostředky EU, které by toto umožnily;

15. domnívá se, že plány týkající se nízkoemisní mobility by měly jít nad rámec řešení až v poslední fázi a měly by být sladěny s rozšiřováním výroby a distribuce zelené elektřiny a obnovitelných paliv;

16. konstatuje, že vývoj a výroba baterií sehrávají v probíhajícím přechodu k čisté mobilitě a systémům čisté energie strategickou úlohu. Zároveň v Evropě v oblasti bateriových článků neexistuje žádný významnější aktér. VR proto vítá Evropskou bateriovou alianci, která evropským průmyslovým odvětvím pomáhá stát se nezávislejšími a zvýšit jejich podíl v celém hodnotovém řetězci výroby elektrických vozidel. VR vítá, že nad rámec již přidělených 150 milionů EUR vyčlenila Evropská komise v rámci programu Horizont 2020 200 milionů EUR přímo na výzkum a inovace v oblasti baterií;

17. zdůrazňuje, že zavádění elektrických vozidel v širokém měřítku značně zvýší poptávku po elektrině a nároky kladené na elektrické sítě. Je nutné dosáhnout rovnováhy mezi potřebami mobility a dobíjení, a to prostřednictvím vývoje inteligentních dobíjecích cyklů v době, kdy kapacita sítě není omezená a vyrábí se dostatečné množství elektřiny. Je nutné začlenit dekarbonizaci dopravy a dodávek energie, inteligentní sítě a inovativní řešení pro skladování energie. Za tímto účelem je třeba aktivně zapojit místní provozovatele distribučních soustav, kteří nesou odpovědnost za rozvoj resp. správu rozvodných sítí;

18. poznamenává, že infrastruktura pro dobíjení a doplňování paliva by měla být budována v souladu s poptávkou vycházející z místních podmínek a v součinnosti s místními a regionálními orgány, veřejnými dopravními prostředky a městskými službami nákladní dopravy. Tento postup je nutné sladit s vývojem inteligentních sítí a budov s bateriemi. Infrastruktura by měla být dostupná pro soukromá vozidla a jízdní kola. Doplňování paliva by mělo být snadné a interoperabilní přes hranice. To vyžaduje opatření na evropské úrovni zaměřená na vytvoření jednotného trhu;

19. je přesvědčen, že díky zjednodušení a standardizaci žádostí a nabídek není nutné finanční přizpůsobení a je snazší získat finanční prostředky z evropských fondů a od soukromých poskytovatelů finančních prostředků – například využitím nových metod financování, jako je kombinování grantů s půjčkami;

Jak dosáhnout nízkoemisní mobility – Evropská unie, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a pracovníky – COM(2017) 675

20. vítá skutečnost, že Komise navyšuje finanční podporu s cílem zvýšit objem veřejných i soukromých investic do zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, přičemž na tento účel bylo vyčleněno až 800 milionů EUR. VR vyjadřuje politování nad tím, že některé místní a regionální orgány a jiné důležité subjekty často nemají k finančním prostředkům a zdrojům dostatečný přístup. Je třeba podporovat kombinaci financování – jako je přístup k půjčkám například skrze EFSI a díky němu. Přístup k finančním prostředkům by měl být standardizován a umožněn prostřednictvím vydávání dluhopisů;

21. poznamenává, že oblasti, které jsou zvláště ohroženy znečištěním, musí mít možnost zdanit znečišťující dopravu. Tento příjem může být využit k přijímání opatření zaměřených na udržitelnost. Ve městech lze mýtné nebo poplatky za parkování využít k úhradám za udržitelnou mobilitu – například na investice do veřejné dopravy nebo parkovišť pro přestup na městskou dopravu („park-and-ride“);

22. připomíná, že nejvzdálenější regiony sužují kongesce ve městech a pobřežních pásmech a obtížný přístup do venkovských oblastí. V těchto regionech se nicméně rozvíjejí projekty, díky kterým je doprava udržitelnější a čistší a jež mohou sloužit jako příklady osvědčených postupů pro jiné regiony EU a sousední země EU;

Širší využívání alternativních paliv – Akční plán pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva – nelegislativní dokument – COM (2017) 652

23. vítá akční plán pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva coby významný krok směrem k dekarbonizaci systému silniční dopravy. Vyjadřuje však politování nad tím, že většina vnitrostátních politických rámců předložených Komisi nebyla dostatečně ambiciózní, aby dosáhla odpovídajícího cíle a přechod k čistým a alternativním palivům mohl být realizován;

24. zdůrazňuje, že mnoho evropských měst a regionů je průkopníky v oblasti mobility s nízkými a nulovými emisemi. Ve městech budou mít navíc alternativní paliva největší dopad, pokud jde o omezení znečištění ovzduší a hlukové zátěže. Na hlukovou zátěž se však akční plán bohužel nevztahuje. Podstatnou část veřejných zakázek zadávají obecní a místní orgány. Je tudíž zřejmé, že zavádění vozidel poháněných alternativními palivy silně závisí na místních a regionálních orgánech, zejména v městech a městských regionech. Města a regiony, které mají problémy s dopravním přetížením, kvalitou ovzduší a hlukem, by měly upřednostnit přechod k nulovým emisím pevných částic a oxidů dusíku, a stejně tak by tomu mělo být u oblastí s přírodním nebo kulturním dědictvím. Jedná-li se o přeshraniční oblasti a koridory, je třeba vybízet k plánování na této úrovni;

25. konstatuje, že rozhodujícím aspektem bude co nejlepší začlenění do individuálních plánů udržitelné městské mobility. Hlavním problémem, s nímž se města potýkají, jsou prostorová omezení, což znamená, že infrastruktura pro alternativní paliva musí zohledňovat již existující infrastrukturu jiných druhů dopravy. V procesu plánování městské mobility bude pro bezproblémové zavedení alternativních paliv ve městech zásadně důležitá úzká spolupráce s různými veřejnými a soukromými zainteresovanými subjekty;

26. zdůrazňuje, že rozhodnutí, která činí města, ideálně ve spolupráci s hospodářskými a jinými zainteresovanými subjekty, nemohou mít pozitivní dopady, nejsou-li náležitě zapojeni spotřebitelé. Pokud zavádění infrastruktury pro alternativní paliva není v souladu s očekáváními a přáními spotřebitelů, hrozí nízká míra využívání. Proto je také na místních a regionálních orgánech, aby ovlivnily chování uživatelů a podpořily co nejširší využívání alternativních paliv. Je velmi důležité, aby služby využívající alternativní paliva, jako např. veřejná doprava a jiné služby, byly i nadále dostupné a spolehlivé;

27. zdůrazňuje, že existují regionální rozdíly, které mají na využívání alternativních paliv vliv. V okrajových regionech by současný systém elektromobility nemusel být upřednostňovanou možností, zatímco v městských regionech ano. Rychlý start v evropských regionech se značným objemem prostředků a nálehavějšími problémy s kvalitou ovzduší a hlukem by mohl znamenat, že by okrajové regiony – díky své velikosti, kritické míře a nižším cenám – mohly po roce 2025 těžit z ověřených technologií a nižších nákladů;

28. poukazuje na to, že ve městech, kde by elektromobilita mohla být vnímána jako upřednostňovaná možnost, je nutné ji sladit s distribucí energie a poptávkou po energii v hodinách špičky. Je důležité mít rezervu a zajistit, aby se elektrina skladovala ve velkém rozsahu, například ve velkých bateriích a s využitím vodíku (v palivových článcích);

29. v téže souvislosti připomíná, že ve venkovských oblastech elektromobilita obvykle nebývá vhodným řešením pro zajištění plošné místní veřejné dopravy. Vzhledem k tomu, že v současné době je zatím doba dobíjení u autobusů dlouhá a jejich dojezdová vzdálenost nedostatečná, musí až do doby, než budou vyvinuty vhodné technologie, existovat možnost využití nízkoemisních druhů pohonů (mj. plug-in hybridů). Zároveň by pro venkovské oblasti měla být brzy vyvinuta taková řešení, jež by bylo možné podpořit pilotními projekty;

30. s odkazem na zprávu „Chybějící dopravní spojení v příhraničních regionech“ (2017/C 207/05) zdůrazňuje, že součinnost vyplývající z přeshraniční spolupráce má obrovský potenciál ovlivnit náklady na budování infrastruktury. V přeshraničních regionech je nutné zajistit, aby technologie upřednostňovaná v obou státech byla interoperabilní a vyvinutá tak, aby vyhovovala přeshraničním a nikoli jen domácím potřebám;

31. zdůrazňuje, že je důležité, aby města mohla řídit využívání vozidel s nízkými emisemi pevných částic a oxidů dusíku také prostřednictvím pravidel pro přístup do měst. Zavedení environmentálních zón musí vycházet z místních analýz a musí se o něm rozhodovat na místní úrovni. V případě EU se jedná o vytvoření vhodných podmínek pro zavedení environmentálních zón pomocí společného rámce a o propagaci těchto zón jakožto řešení ke zlepšení kvality ovzduší. Místní a regionální orgány však musí mít možnost samy rozhodnout, zda a na jaké úrovni by tyto zóny měly být zavedeny;

32. zdůrazňuje, že financování nemůže být ponecháno pouze na místních a regionálních orgánech, a konstatuje, že Evropská komise navrhuje širokou škálu nástrojů financování, ale je poměrně konzervativní, pokud jde o náklady na zavedení alternativní infrastruktury, a přehnaně optimistická v souvislosti s potenciálním využíváním soukromých finančních prostředků k financování v první fázi;

33. zastává názor, že koncese, jejichž cílem je dosažení nulových emisí, by měly být podporovány prostřednictvím delší doby platnosti nebo jejich prodloužení v případě splnění průběžných a konečných cílů. Dále je důležité, aby byly rozšířeny možnosti řádného převzetí. Díky tomu strany rychleji dosáhnou návratnosti svých investic;

34. je přesvědčen, že jsou zapotřebí evropské finanční prostředky, aby koncese v oblasti veřejné dopravy urychlily další zintenzivnění snahy o nulové emise. Evropské finanční prostředky musí být využity ke stimulaci inovací a k pokrytí investic, aby mohla větší část vozového parku už od počátku platnosti koncese fungovat bez emisí;

35. poukazuje na to, že při navrhování a budování nových staveb se v budoucnosti bude počítat s dobíjecími stanicemi a přípravnou kabeláží;

36. vyzývá k větší ambicióznosti, pokud jde o podíl veřejně dostupných dobíjecích stanic. (Podle akčního plánu má každý členský stát do konce roku 2020 zajistit vytvoření minimálního počtu dobíjecích stanic pro elektrická vozidla, z nichž minimálně 10 % musí být veřejně dostupných.) Rozvoj veřejně přístupných dobíjecích stanic musí odrážet místní a regionální podmínky a poptávku. Odhaduje se, že v roce 2025 budou v Evropě zapotřebí 2 miliony veřejně přístupných dobíjecích stanic pro elektrická vozidla, z toho 70 % v městských oblastech. Prioritou do roku 2025 by měly být koridory hlavní sítě TEN-T s úplným základním systémem infrastruktury pro alternativní paliva. Vybavení přinejmenším městských uzlů hlavních a komplexních sítí TEN-T dostatečným počtem veřejně přístupných (rychlých) dobíjecích a čerpacích stanic by mělo posílit důvěru investorů i spotřebitelů. Na mezinárodní úrovni musejí být zajištěny rovné podmínky, otevřené protokoly a interoperabilita, aby řidiči elektrických vozidel mohli bez obtíží využívat dobíjecí infrastrukturu v různých státech. Pro nákladní a lodní dopravu je také zapotřebí dostatek stanic pro čerpání LNG. Výbor požaduje ambiciózní cíl: 2 000 čerpacích stanic LNG v Evropě, a to v závislosti na místních a regionálních potřebách;

37. zdůrazňuje, že je nutné zapojit obce, aby se zajistilo, že při volbě umístění veřejně dostupných dobíjecích stanic budou zohledněny příslušné plány a aspekty městského rozvoje, díky čemuž budou stanice umístěny na správných místech a nebude jich na jednom místě příliš mnoho, a to i v místech, která nejsou výnosná;

38. požaduje větší ambicióznost, pokud jde o vodíkové čerpací stanice. Jedna čerpací stanice na 300 km je v hustě zalidněných oblastech příliš málo. Hustota jejich rozmístění by měla záviset na počtu obyvatel, přičemž jedna čerpací stanice by měla připadat na 300 000 obyvatel;

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2009/33/EU o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel – COM(2017) 653

39. vítá přizpůsobená pravidla, která místní a regionální orgány povzbudí v pořizování čistých vozidel. Výbor také vítá zrušení výpočtu pro „peněžní vyčíslení“ a začlenění dalších forem zadávání veřejných zakázek. Upozorňuje na velmi úzkou definici čistých vozidel a zastává názor, že by měla být ještě upravena, aby místní a regionální orgány mohly jednat podle vlastního uvážení a měly při zadávání veřejných zakázek v různých regionech a pro různé dopravní potřeby skutečné nákladově efektivní a čisté alternativy;

40. zdůrazňuje, že i když je podíl vozidel, která byla předmětem veřejné zakázky, ve srovnání s celkovým počtem vozidel ve městě nízký, pozitivní příklad místních a regionálních orgánů by mohl mít dopad na tržní poptávku a pozitivní vliv na výrobce automobilů, což by následně mohlo stimulovat také soukromou poptávku. Směrnice by se měla použít jen v případě, kdy se předpokládá, že výsledek nabídkového řízení bude dostatečně přínosný;

41. lituje, že je na provozovatele veřejné dopravy, a tím i na místní a veřejné orgány, kladena v důsledku velmi vysokých kvót při zadávání veřejných zakázek na nákup autobusů na alternativní pohon velká finanční zátěž. Mnoho měst a regionů již má do značné míry elektrifikovaný vozový park tvořený tramvajemi, metrem a trolejbusy, a to nebylo zohledněno. Proto by při pořizování „čistých vozidel“ měl být zohledněn veškerý vozový park, nikoli pouze autobusy;

42. požaduje definici čistých vozidel na základě objektivně měřitelných emisí a spotřeby energie v podmínkách skutečného provozu. Jen tak lze docílit dlouhodobé bezpečnosti plánování pro veřejné zadavatele. Je třeba přijmout opatření v oblasti přechodu, aby bylo možné konstruovat vozidla s nulovými emisemi. Nulové emise nejsou dosud dosažitelné u některých druhů dopravy, např. v nákladní a lodní dopravě. Bioplyn a biopaliva jsou potřebné jako přechodné palivo. Stávající systémy mohou být zachovány, pokud využívají suroviny místního původu, nikoliv dovážené. Bioplyn by se měl používat pro systémy s velkou tepelnou náročností;

43. vítá snahy o úzkou definici čistých lehkých vozidel. Společné normy a jasné definice jsou důležité, aby vlády mohly řádně posuzovat, srovnávat a kontrolovat nabídky různých stran. Je však toho názoru, že definice by měla zahrnovat technologickou neutralitu a že dopad na klima by se měl rovněž posuzovat z hlediska životního cyklu. Přechodná paliva, jako je bioplyn nebo další biopaliva, jsou nezbytná pro nákladní a lodní dopravu a musí být brána v potaz;

44. pokud jde o těžká vozidla, vítá obecný, technologicky neutrální přístup návrhu, ale zároveň zdůrazňuje skutečnost, že seznam „čistých technologií“ je sám o sobě omezením technologické neutrality a vylučuje technologie jako syntetická biopaliva nebo bioplyn. Bioplyn je pro těžká vozidla důležitým přechodným palivem. V některých regionech, zejména v severovýchodních zemích, by investice do takových technologií, které jsou šetrné ke klimatu, ale ne nezbytně bez emisí výfukových plynů, mohly být ohroženy tím, že nejsou zařazeny na seznam povolených technologií. To by mohl být problém i z hlediska subsidiarity. Velký potenciál pro čistou mobilitu představují i jiné technologie pohonu, včetně zcela nefosilních kapalných a plyných paliv, jako jsou HVO100 nebo biometan;

45. konstatuje, že v současné době panují různé názory na časový rámec uplatňování předpisů. V této souvislosti požaduje, aby byl výpočet v prvním resp. druhém období proveden po roce 2025 resp. 2030 a aby pro všechny členské státy platily stejné cíle;

46. požaduje dlouhodobou jistotu plánování a dostatečně dlouhá přechodná období pro orgány zadávající veřejné zakázky. Vzhledem k nezbytnému uzpůsobení infrastruktury souvisejícímu s novým pořizováním je třeba vyjasnit, že pravidla pro zadávání veřejných zakázek platí pouze pro nové smlouvy;

Návrh nařízení, kterým se mění pravidla pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy – COM(2017) 647

47. zdůrazňuje, že autobusy jsou stále méně šetrné k životnímu prostředí než železnice a že hlavní trasy mezi městy a regiony jsou obsluhovány tímto druhem dopravy. Dálkové autobusy mohou železnici doplňovat a mohou být atraktivní ve srovnání se soukromými automobily;

48. požaduje dlouhodobou jistotu plánování a dostatečně dlouhá přechodná období pro orgány zadávající veřejné zakázky a provozovatele veřejné dopravy;

49. domnívá se, že při otevírání trhu pro mezinárodní autokarovou a autobusovou dopravu je důležité zajistit zachování pravidel vnitřního trhu a služeb obecného hospodářského zájmu s cílem zaručit přístup pro všechny a volný pohyb;

50. konstatuje, že návrh dává regulačnímu orgánu možnost žádost zamítnout, pokud objektivní ekonomická analýza prokáže narušení ekonomické rovnováhy smlouvy o veřejných službách. VR se nicméně domnívá, že všechny služby autobusové dopravy, veřejné i soukromé, podléhají stejným požadavkům na nízké emise.

Komerční linková doprava by neměla mít negativní vliv na závazek veřejné služby u služby obecného hospodářského zájmu. Analýza by se neměla omezit na ekonomické hledisko, ale měla by mít širší rozsah. Má-li se zabránit narušení hospodářské soutěže, musí soukromá autobusová doprava také splňovat požadavky na nízké emise;

Návrh na přezkum směrnice o kombinované přepravě zboží – COM(2017) 648

51. vítá dopad návrhu na změnu dopravního systému v systém šetrnější k životnímu prostředí; zdůrazňuje, že v některých oblastech může dojít ke zlepšení pouze v případě přechodu od silniční k železniční dopravě, dopravě po vodních cestách a/nebo k elektrickým nákladním vozidlům. Intermodální terminály jsou v této souvislosti důležitou podmínkou. Místní a regionální orgány mohou zavést dobíjecí a čerpací stanice, které budou podporovat jak veřejnou, tak nákladní dopravu. Je zásadní nadále podněcovat podpůrná hospodářská opatření pro rozvoj kombinované dopravy, a to jak podporu investic do nových terminálů s analýzou nákladů a přínosů, která bude odrážet dopravní externality, tak do provozu, alespoň v prvních letech, včetně odpisu nezbytných materiálních zdrojů.

V Bruselu dne 5. července 2018.

předseda
Evropského výboru regionů
Karl-Heinz LAMBERTZ