



Jiří Vodička

AUTA, EMISE A KLIMA: PRÁVNÍ NÁSTROJE ENVIRONMENTÁLNÍ REGULACE

**MASARYKOVA
UNIVERZITA**

ACTA UNIVERSITATIS BRUNENSIS IURIDICA
EDITIO SCIENTIA

MUNI
PRESS

MUNI
LAW

AUTA, EMISE A KLIMA: PRÁVNÍ NÁSTROJE ENVIRONMENTÁLNÍ REGULACE

Jiří Vodička



Masarykova univerzita
Brno 2021

Vzor citace

VODIČKA, Jiří. *Auta, emise a klima: právní nástroje environmentální regulace*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2021, 202 s. Spisy Právnické fakulty Masarykovy univerzity, Edice Scientia, sv. č. 709. ISBN 978-80-210-9878-7 (brož.), 978-80-210-9879-4 (online).

CIP - Katalogizace v knize

Vodička, Jiří

Auta, emise a klima: právní nástroje environmentální regulace / Jiří Vodička. – 1. vydání. -- Brno: Masarykova univerzita, 2021. 202 stran. – Spisy Právnické fakulty Masarykovy univerzity, Edice Scientia, sv. č. 709. ISBN 978-80-210-9878-7 (brož.), 978-80-210-9879-4 (online)

349* 502.17* 351.777.6* 662.756+662.767* (048.8)

- právo životního prostředí
- ochrana životního prostředí
- ochrana ovzduší
- alternativní pohonné hmoty
- monografie

349 – Pracovní, sociální, stavební právo. Právo životního prostředí [16]

Tato publikace vznikla na Masarykově univerzitě v rámci projektu „Transfer a aplikace vědeckých výstupů“ č. MUNI/A/1498/2020 podpořeného z prostředků účelové podpory na specifický vysokoškolský výzkum, kterou poskytlo MŠMT v roce 2021.

Recenzenti: doc. JUDr. Ivana Průchová, CSc.
JUDr. Michal Sobotka, Ph.D.

Gratis Open Access – <https://www.press.muni.cz/open-access>

© 2021 Masarykova univerzita

ISBN 978-80-210-9879-4 (online ; pdf)

ISBN 978-80-210-9878-7 (print)

DOI <https://doi.org/10.5817/CZ.MUNI.M210-9879-2021>

OBSAH

Seznam použitých zkratk	7
Abstrakt a klíčová slova / Abstract and Keywords	11
1 Úvod	13
1.1 Cíle a výzkumné otázky publikace	16
1.2 Obsah a systematika publikace	17
1.3 Současný stav poznání.....	23
2 Vozidlo a emise	27
2.1 Vozidla v systému práva EU a unijní regulace emisí z vozidel.....	27
2.1.1 Vozidlo v unijním právu	27
2.1.2 Unijní regulace emisí z vozidel	44
2.2 České právní prostředí.....	66
2.2.1 Právní regulace vozidla.....	67
2.2.2 Právní regulace emisí znečišťujících látek a CO ₂ z vozidel.....	72
2.3 Dílčí závěr.....	73
3 Právní regulace alternativních paliv a související infrastruktury	83
3.1 Legislativní rámec alternativní infrastruktury a alternativních paliv v EU.....	84
3.1.1 Primární právo	84
3.1.2 Sekundární právo.....	85
3.2 Legislativní rámec alternativní infrastruktury a alternativních paliv v ČR.....	92
3.2.1 Zákonná a podzákonná právní úprava alternativní infrastruktury a alternativních paliv	92
3.2.2 Koncepční nástroje pro rozvoj alternativní dopravy	102
3.3 Dílčí závěr.....	105
4 Finanční nástroje regulace pro rozvoj alternativních pohonů a infrastruktury, které mohou vést ke snížení znečištění ovzduší	109
4.1 Státní podpory a jiné subvence pro rozvoj alternativní infrastruktury a vozidel.....	109

4.2	Ochrana trhu aneb je třeba se vyhnout solárnímu boomu	124
4.3	Dílčí závěr.....	126
5	Přímé nástroje regulace podpory alternativních pohonů a zlepšování kvality ovzduší	131
5.1	Programy zlepšování kvality ovzduší.....	131
5.1.1	Unijní právní rámec	131
5.1.2	Národní právní úprava	134
5.2	Akční plány.....	143
5.2.1	Unijní právní rámec	143
5.2.2	Národní právní úprava	145
5.3	Smogové situace a regulační řády	150
5.4	Nízkoemisní zóny.....	153
5.4.1	Komparace české právní úpravy NEZ s německou právní úpravou NEZ	157
5.5	Dílčí závěr.....	159
6	Závěr.....	165
	Summary.....	175
	Literatura a další použité zdroje	179
	Monografie.....	179
	Odborné články, kapitoly v monografiích, sborníky.....	180
	Ostatní články	184
	Mezinárodní právní předpisy	188
	EU – právní úprava, soft law a ostatní dokumenty.....	188
	ČR – právní úprava, důvodové zprávy, soft law	193
	Německo – právní úprava	197
	Judikatura	198
	Online zdroje.....	199

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

AQD	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu
AQP	Program zlepšování kvality ovzduší
BEV	Bateriová elektrická vozidla
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl. I S. 432) geändert worden ist
Dohoda UNECE	Dohoda o zavedení celosvětových technických předpisů pro kolová vozidla, vybavení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech z roku 1958, která vznikla na půdě Evropské hospodářské komise OSN
EnerZ	Zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon)
EU	Evropská unie
Komise	Evropská komise
NAPCM	Národní akční plán čisté mobility
Nařízení č. 715/2007	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla

Nařízení 2018/858	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES
Nařízení 2019/631	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO ₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011
NEDC	New European Driving Cycle
NEZ	Nízkoemisní zóna
NSS	Nejvyšší správní soud
OdpZ	Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů
OOP	Opatření obecné povahy
OvzZ	Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší
PEMS	Přenosný systém měření emisí
PozKomPod	Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

Prováděcí nařízení č. 692/2008

Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla

Prováděcí nařízení 2017/1151

Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008

Rada	Rada Evropské unie
RDE	Real Driving Emissions
SDEU	Soudní dvůr Evropské unie
SEU	Smlouva o Evropské unii
SFEU	Smlouva o fungování Evropské unie
Směrnice 2007/46/ES	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla
Směrnice 2014/94/EU	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva

SŘ	Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád
SŘS	Zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní
StvO	Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist.
StZ	Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
VSTZP	Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), die zuletzt durch Artikel 56 des Gesetzes vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2652) geändert worden ist.
WLTP	Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure
ZPH	Zákon č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pohonných hmotách)
ZPK	Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
ZVUŽ	Zákon č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností
35. BImSchV	Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom 10. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2218), die zuletzt durch Artikel 85 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist.

ABSTRAKT A KLÍČOVÁ SLOVA / ABSTRACT AND KEYWORDS

Abstrakt

Publikace se zabývá problematikou, kterou nelze v České republice označit za klasickou, ale v době klimatických změn a nutnosti přechodu k bezemisní dopravě a udržitelnému vývoji společnosti za zcela stěžejní. Monografie rámcově představuje unijní (a související národní) právní úpravu typového schvalování nových vozidel se zaměřením na zkušební cykly WLTP a RDE. Publikace analyzuje emisní normy Euro, které definují mezní limity pro znečišťující látky emitované vozidly, a zároveň analyzuje unijní právní úpravu emisí CO₂ z nových vozidel. Pro rozvoj bezemisní dopravy je zásadní dostatečná infrastruktura (př. dobíjecí stanice) a z tohoto důvodu je rozebírána předmětná právní úprava týkající se infrastruktury pro alternativní paliva, ale i vybraných alternativních paliv. Monografie se taktéž zabývá konkrétními nástroji právní regulace (přímými i nepřímými), jejichž využití by mohlo dopomoci k rozvoji bezemisní dopravy a zároveň zlepšení kvality vnějšího ovzduší, a to zejména ve městech. V rámci nepřímých nástrojů je analyzována státní podpora a další finanční pobídky, jejichž cílem je podpořit rozvoj bezemisní dopravy. Analyzované přímé nástroje právní regulace zahrnují programy zlepšování kvality ovzduší, akční plány a nízkoemisní zóny, které jsou komparovány s německou právní úpravou. Tyto nástroje jsou analyzovány zejména s ohledem na jejich roli, již mohou sehrát při rozvoji alternativní infrastruktury a alternativních vozidel.

Klíčová slova

AQP; akční plány; BEV; Evropská komise; EU; GHG; NEDC; nízkoemisní zóna; právo životního prostředí; programy zlepšování kvality ovzduší; RDE; typové schvalování vozidla; státní podpora; skleníkové plyny; vozidla; WLTP.

Abstract

The publication focuses on a topic that cannot be described as a traditional legal topic in the Czech Republic. Nevertheless, in times of climate change and the general need to shift to zero-emission transportation and sustainable

development, this topic is very much needed. The publication provides a general framework of type approval legislation of new vehicles in the EU and national legal system, emphasizing test cycles such as WLTP and RDE. The publication analyses Euro emission norms which define thresholds for polluting substances from exhaust fumes, and at the same time analyses Union legal regulation of CO₂ emissions from new vehicles. To fully develop zero-emission transportation, it is necessary to have sufficient corresponding infrastructure (e.g., charging stations). This publication focuses on legislation concerning alternative infrastructure and selected alternative fuels. It also analyses specific legal instruments (direct and indirect), which could be used as tools for developing zero-emission transportation and improving air quality, especially in urban areas. State aid and other financial incentives that can promote zero-emission transport development are analysed within indirect legal instruments. Direct legal instruments such as air quality plans, action plans, and low emission zones (which are also compared to their German counterparts) are also analysed. These instruments are analysed with respect to their role in the development of alternative infrastructure and alternative vehicles.

Keywords

AQP; Action Plans; BEV; European Commission; EU; GHG; NEDC; Low Emission Zone; Environmental law; Air Quality Plans; RDE; Vehicle Type Approval; State Aid; Vehicles; WLTP.

1 ÚVOD*

Kvalita ovzduší v Evropské unii a evropských městech stagnuje a na mnoha místech se i zhoršuje.¹ Za tento bezútěšný stav může více činitelů. Jedním z těchto činitelů je automobilová doprava, která je, vedle průmyslu a energetiky, jedním z největších znečišťovatelů ovzduší a dlouhodobě zhoršuje stav celosvětového klimatu. Látky, které automobily produkují, lze rozdělit do dvou velkých skupin. První skupinou jsou látky, které se podílí na zhoršování klimatu. V tomto ohledu lze jednoznačně jmenovat oxid uhličitý (CO₂). Druhou skupinu tvoří znečišťující látky, které jsou emitovány automobily. Do této skupiny patří zejména oxidy dusíku (NO_x), oxid uhelnatý (CO), uhlovodany a pevné částice (PM). Jedná se tedy o látky, jejichž zvýšená koncentrace v ovzduší ohrožuje jak zdraví člověka, tak zdraví okolních živočišných a rostlinných druhů. V praxi se tyto dvě skupiny látek od sebe oddělují a pro každou skupinu existuje separátní právní úprava. Toto dělení lze především spatřit v právní regulaci automobilových emisí, kdy existují unijní nařízení, která zvláště regulují CO₂ a zvláště skupinu látek jako NO_x, CO, PM atd. (regulace je též známa pod názvem emisní normy Euro 5 či Euro 6). Tato rozvětvenost právní úpravy se částečně odráží i v mezinárodních dohodách. Na jedné straně lze jmenovat Pařížskou dohodu ze dne 12. prosince 2015, která se týká ochrany klimatu a zaměřuje se na omezování produkce CO₂, na straně druhé lze zejména jmenovat Úmluvu o dálkovém znečišťování ovzduší přesahujícím hranice států z roku 1979, která prostřednictvím příslušných protokolů upravuje závazky omezení produkce ostatních znečišťujících látek. Ovšem i tato rozvětvenost má s největší pravděpodobností své ratio. Produkovaný CO₂ je skleníkový plyn, který má souvislost se změnami

* Mgr. Jiří Vodička, Ph.D., Katedra práva životního prostředí a pozemkového práva, Právnická fakulta, Masarykova univerzita, Brno / Department of Environmental Law and Land Law, Faculty of Law, Masaryk University, Brno, Czech Republic / E-mail: Jiri.Vodička@law.muni.cz / ORCID: 0000-0003-1026-3077 / Research ID: 57219925185. Monografie vychází z textu disertační práce s názvem „Vozidla jako zdroje znečišťujících látek a skleníkových plynů ve světle právní úpravy“, úspěšně obhájené v roce 2021 na půdě Právnické fakulty Masarykovy univerzity.

¹ SADELEER, Nicolas de. Harmonizing Car Emissions, Air Quality, and Fuel Quality Standards in the Wake of the VW Scandal: How to Square the Circle? *European Journal of Risk Regulation* [online]. 2016a, roč. 7, č. 1, s. 11. DOI: <https://doi.org/10.1017/S1867299X00005328>

klimatu. Tuto látku je tedy vhodné posuzovat a zejména regulovat v globálním měřítku, jelikož i ona sama ovlivňuje globální klima, a s tím související faunu a floru, jež na případné změny klimatu reaguje. Na druhou stranu látky jako NO_x a PM je potřeba posuzovat zejména z regionálního či lokálního hlediska, jelikož mají dopad na kvalitu ovzduší a zdraví člověka, a to především v okolí, kde jsou tyto látky produkovány.

Rok 2015 byl pro automobilový průmysl a kvalitu ovzduší rokem zlomovým, a to kvůli kauze Dieselpgate², kvůli které se na světlo světa dostaly informace o dlouholetém podvádění výrobců vozidel při testovacích cyklech NEDC³. Ludwig Krämer poměrně trefně tuto kauzu označil za environmentální skandál, a to z důvodu dopadu jednání automobilek na ovzduší a lidské zdraví.⁴ Bylo zjištěno, že reálná spotřeba, a s tím související produkce CO₂, se lišila od výsledků laboratorního testování asi o 20 %⁵ a reálná produkce NO_x se od výsledků laboratorního testování lišila dokonce o cca 200 %⁶. S ohledem na tyto skutečnosti se původní laboratorní cyklus NEDC nahradil cyklem WLTP⁷, který je doprovázen testováním RDE [emise při skutečném

² Jedná se o označení kauzy spojované především s koncernem Volkswagen, kdy se přišlo na to, že ve vozidlech tohoto koncernu bylo užíváno zařízení, které aktivně měnilo chování vozidla při typovém zkoušení. Změněné chování bylo následně reflektováno i na produkci emisí vozidla, které tak splnilo mezní hodnoty pro schválení typu. Dnes se již nejedná pouze o vozidla z koncernu VW, ale i japonské automobilky nebo FiatChrysler koncern.

K tomu lze doplnit, že nadměrná produkce emisí a značišťujících látek a skleníkových plynů se týká i lehkých užitkových vozidel. Srov. NIKIFOROS Zacharof a kol. Type approval and real-world CO₂ and NO_x emissions from EU light commercial vehicles. *Energy Policy* [online]. 2016c, č. 97, s. 547. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2016.08.002>

³ NEDC – New European Driving Cycle je testovací cyklus pro typové schválení nového vozidla. Měří se zejména vyprodukované emise a spotřeba. Viz podkapitola 2.1.2.

⁴ KRÄMER, Ludwig. The Volkswagen Scandal – Air Pollution and Administrative Inertia. *Environmental Law Network International Review*, 2016, č. 2, s. 64–74, s. 74.

⁵ FONTARAS, Georgios a Panagiota DILARA. The evolution of European passenger car characteristics 2000–2010 and its effects on real-world CO₂ emissions and CO₂ reduction policy. *Energy Policy* [online]. 2012, č. 49, s. 729.

⁶ DEGRAEUWE, Bart a Martin WEISS. Does the New European Driving Cycle (NEDC) really fail to capture the NO_x emissions of diesel cars in Europe? *Environmental Pollution* [online]. 2017, č. 22, s. 236–237.

⁷ WLTP – Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure – opět testovací cyklus, ovšem s přísnějšími podmínkami pro testování nových vozidel. WLTP se skládá z WLTC (Worldwide harmonized Light vehicles Test Cycles) a RDE (Real Driving Emissions). Viz podkapitola 2.1.2.

provozu]⁸. Zároveň s přísnějším testováním nových vozidel začal být kladen větší důraz na nízkoemisní a bezemisní dopravu a její budoucí uplatnění.

Nízkoemisní a bezemisní doprava je jedním z možných řešení situace stagnující kvality ovzduší ve městech. Zároveň s rozvojem alternativních zdrojů elektřiny (solární elektrárny, větrné elektrárny atd.) a jejich vyšší penetrací na trhu s elektřinou, je rozvoj automobilů na alternativní pohon⁹ (v tomto případě e-mobility¹⁰) účinným prostředkem pro boj se změnou klimatu. Důvod pro toto tvrzení je jednoduchý, čím méně CO₂ bude při výrobě elektřiny produkováno, tím více budou vozidla s alternativním pohonem považována za opravdu bezemisní zdroj dopravy. Zároveň lze poukázat na vědecké studie, které porovnávaly celkové emise skleníkových plynů, které emitují dieselová vozidla s bateriovými elektrickými vozidly, a to během jejich celého životního cyklu. Vědci životní cyklus analyzovali s ohledem na energetický mix jednotlivých členských států EU a zjistili, že v severských státech bateriová elektrická vozidla vyprodukují za svůj životní cyklus o více než 80 % méně skleníkových plynů. Naproti tomu v Polsku bateriová elektrická vozidla emitují o cca 25 % méně skleníkových plynů než dieselová auta a lze dovést, že vzhledem k českému energetickému mixu budou v České republice tato auta emitovat o cca 30 % méně CO₂ než dieselová auta.¹¹ Tedy již dnes se vyplatí podporovat vozidla na alternativní pohon, zejména elektromobily.

⁸ RDE – Real Driving Emissions. Jedná se o zkoušku, která by měla potvrdit naměřené hodnoty vyprodukovaných emisí pomocí laboratorního cyklu WLTP, ale v reálném provozu. Viz podkapitola 2.1.2.

⁹ Alternativní paliva jsou dle čl. 2 odst. 1 směrnice 2014/94/EU vymezena jako elektřina, vodík, zemní plyn (CNG, LNG, biomethan), biopaliva, LPG a syntetická a parafinická paliva.

¹⁰ E-mobilita je obecný pojem, který zahrnuje postupný přechod od strojů se spalovacím motorem (vozidla) nebo manuálním pohonem (kolo, koloběžka) ke strojům s elektrickou pohonnou jednotkou (elektromobily, elektro kola atd.).

¹¹ BANNON, Eoin. Electric cars emit less CO₂ over their lifetime than diesels even when powered with dirtiest electricity – study. *transportenvironment.org* [online]. European Federation for Transport and Environment AISBL, 26. 10. 2017 [cit. 18. 4. 2020]. Dostupné z: <https://www.transportenvironment.org/press/electric-cars-emit-less-co2-over-their-lifetime-diesels-even-when-powered-dirtiest-electricity>
Srov. studie VUB (Vrije Universiteit Brussel), MESSAGIE, Maarten. Life Cycle Analysis of the Climate Impact of Electric Vehicles. *transportenvironment.org* [online]. European Federation for Transport and Environment AISBL, 26. 10. 2017 [cit. 18. 4. 2020]. Dostupné z: <https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/TE%20-%20draft%20report%20v04.pdf>

1.1 Cíle a výzkumné otázky publikace

Vozidla produkují jak skleníkové plyny, tak znečišťující látky. Donedávna těžili výrobci vozidel zejména v EU z laxní právní regulace týkající se těchto látek. Výrobci využívali různé výjimky a nedůsledné formulace právních textů, které jim dovolily používat zakázaná zařízení¹². Po událostech v roce 2015 (kauza Dieseltgate) se veřejnost cítila podvedena a začala vyvíjet tlak na legislativce, aby učinil těmto praktikám přítrž. Z tohoto důvodu je vhodné stanovit si jako cíl monografie vymezení právního stavu technické regulace vozidel a její kritické zhodnocení, a to s ohledem na znečišťující látky a skleníkové plyny, které vozidla produkují.

Vyzdvihnout lze vizi EU, dle které má být sektor dopravy do budoucna bezemisní.¹³ Pakliže zhodnotíme skladbu současného vozového parku na silnicích, jeví se tato vize poněkud absurdně (průměrný věk vozidel v ČR přesáhl na začátku roku 2021 15,28 let¹⁴). Proto je důležité již dnes podporovat nízkoemisní a bezemisní paliva, a to jak formou přímých, tak i formou nepřímých právních nástrojů. Z tohoto důvodu je dalším cílem monografie kritické zhodnocení současné, ale i budoucí právní regulace vozidel, a to s ohledem na nástroje, které poskytuje za účelem zlepšování kvality ovzduší a mitigace klimatických změn.

Sílicí tlak EU na bezemisní dopravu činí nástup vozidel na alternativní paliva nevyhnutelným, proto je vhodné již dnes zjistit, zda je legislativní rámec Evropské unie a České republiky připraven na příchod těchto vozidel. Konkrétně se bude jednat o zjištění, zda je právní úprava v sektoru alternativních paliv a infrastruktury dostatečná, nebo zda bude potřeba zásadních legislativních změn.

Na místě je také ověřit, zda nástroje zlepšování kvality ovzduší (jako jsou AQP, krátkodobé akční plány či NEZ) nabízí konkrétní opatření, která by se mohla uplatnit při boji s emisemi z vozidel. Zároveň je vhodné posoudit, zda tyto

¹² Jedná se o tzv. odpojovací zařízení, v originále defeat device. Blíže viz kapitola 2.1.2.

¹³ Tisková zpráva IP/18/6543. The Commission calls for a climate neutral Europe by 2050. *ec.europa.eu* [online]. European Commission, 28.11.2018 [cit. 6.5.2020]. Dostupné z: https://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-6543_en.htm

¹⁴ Vozový park v ČR nadále stárne. *portal.sda-cia.cz* [online]. SDA/CIA, 3.2.2021 [cit. 20.3.2021]. Dostupné z: <http://portal.sda-cia.cz/clanek.php?id=6680&v=m>

nástroje nabízejí vhodné instrumenty pro podporu a rozvoj vozidel s alternativním pohonem a zda se v ČR využívají.

Výzkumné otázky, které povedou k zodpovězení cílů lze stanovit následovně:

- Ctí stát zásadu technologické neutrality při podpoře konkrétních alternativních paliv?
- Existují nástroje pro ochranu trhu při státní podpoře alternativních paliv/vozidel?
- Je možné, aby se za současné právní regulace masově rozšířila vozidla na alternativní pohon?

1.2 Obsah a systematika publikace

Postup v monografii je zvolen s ohledem na vizi EU, která se týká bezemisní dopravy. Publikace se proto nejprve zabývá unijní právní úpravou technické regulace vozidla jako takového, jelikož je důležité zasadit vozidlo a proces jeho uvádění na trh do legislativního rámce. Předmětná právní regulace je důležitá i z hlediska pozdějších kapitol, které podrobně rozvádějí emisní problematiku vozidel. Důraz je v této kapitole kladen na kritický rozbor konkrétních ustanovení nařízení 2018/858. Nutno poznamenat, že se nejedná o analýzu všech ustanovení předmětného nařízení. To není účelem monografie a ani si neklade takovéto ambice. Následovně je pozornost zaměřena na automobilové emise a jejich unijní regulaci. Společně s předchozí kapitolou se tak utvoří koherentní legislativní celek, který by měl ukázat problematiku typového schvalování se zaměřením na testování emisí z osobních vozidel. Tato kapitola se skládá ze dvou částí, přičemž jedna část je zaměřena na znečišťující látky (tzv. emisní normy Euro) a druhá na skleníkové plyny (zejména CO₂). V první části je zejména poukázáno na regulatorní požadavky na produkci látek typu NO_x, CO a PM. Tato část je tvořena zejména autorovým příspěvkem ve sborníku z konference „COFOLA 2018“¹⁵, ovšem s dílčími změnami, a to v souvislosti se změnou právní úpravy. Druhá část této kapitoly cílí na skleníkový plyn CO₂, jelikož je látka předmětem samostatné unijní právní úpravy. Stejně jako předchozí část kapitoly, je tato část tvořena z velké části autorovou prací, a to konkrétně rozpracováním příspěvku

¹⁵ VODIČKA, Jirí. Zamyšlení nad unijní regulací automobilových emisí. *Cofola 2018, Část X. – Sekce práva Evropské unie* 1. vyd. Brno, 2018. s. 89–112.

z konference „*Olomoucké debaty mladých právníků 2018*“¹⁶, opět s dílčími změnami, které budou reflektovat změny, které se udály během legislativního procesu přijímání emisní regulace CO₂ během roku 2018. Zároveň je uplatněna část autorovy kapitoly z publikace „*Auta, auta, auta... a životní prostředí*“¹⁷, kde se zabýval technickou regulací osobních vozidel. V rámci kapitoly je použit i příspěvek z konference „*Naděje právní vědy 2019*“, jehož cílem byla analýza možných dopadů rozsudku Tribunálu T-339/16¹⁸.

Po analýze unijní regulace pokračuje publikace v analýze české, tedy národní, regulace typového schvalování spolu se zaměřením na emisní testování. Tato kapitola je doplňková k celé předchozí, jelikož drtivá většina zkoumané unijní regulace má formu nařízení, v rámci kterých je členským státům dán malý prostor k vytváření vlastní právní úpravy. Kapitola systematicky zrcadlí předchozí kapitolu, jako první je popsána národní regulace definující technické požadavky na vozidlo jako takové. Další část kapitoly se věnuje analýze národní právní úpravy automobilových emisí. Jak už bylo avizováno, předmětná oblast je značným způsobem harmonizovaná, proto je tato část publikace spíše popisného charakteru s odkazy na předchozí kapitolu o unijní regulaci. V této kapitole je částečně uplatněn autorův vlastní příspěvek z konference „*Harmonisation in Environmental and Energy Law*“¹⁹, který se zabývá problémem harmonizace a unifikace technických standardů lehkých osobních vozidel. V dílčím závěru celé této kapitoly jsou zdůrazněna některá zajímavá zjištění, na která autor během svého výzkumu přišel. Taktéž zmíněná kapitola přispěje úvahou, zda je lepší mít svoji (národní) právní úpravu, nebo zda je výhodnější harmonizovaná unijní právní úprava a zda je účelné rozlišovat, ať už na národní či unijní úrovni, znečišťující látky a skleníkové plyny. Současně jsou v dílčím závěru zodpovězeny některé cíle monografie.

16 VODIČKA, Jiří. Návrh nového nařízení o snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel – krok správným směrem? In: ČAMDŽIČOVÁ, Sabina. *Právo v globalizované společnosti*. Iuridicum Olomouense, o. p. s., 2019, s. 130–136.

17 VODIČKA, Jiří. Technické podmínky provozu osobních vozidel a odpovědnost za jejich dodržování. In: JANCÁŘOVÁ, Ilona, Jakub HANÁK a kol. *Auta, auta, auta... a životní prostředí*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2019, s. 23–43, Edice Scientia, sv. 663.

18 Konference s názvem *Naděje právní vědy 2019* – „*právní věda v praxi*“ se uskutečnila v Plzni ve dnech 12.–13. září 2019. Pro více informací viz https://fpr.zcu.cz/research/Konference_historie/NadejePravniVedy19/

19 Konference s názvem „*Harmonisation in Environmental and Energy Law*“, která se uskutečnila ve dnech 28.–29. března 2019 ve městě Hasselt. Pro více informací viz https://www.uhasselt.be/conference_environmental_law

Prvním tímto cílem je vymezení právního stavu technické regulace vozidel a její kritické zhodnocení, a to s ohledem na znečišťující látky a skleníkové plyny, které vozidla produkují. Druhým tímto cílem je kritické zhodnocení současné, ale i budoucí právní regulace vozidel, a to s ohledem na nástroje, které poskytuje za účelem zlepšování kvality ovzduší a mitigace klimatických změn.

Následující kapitola více odpovídá cílům EU v oblasti bezemisní dopravy. Pozornost je věnována právní úpravě alternativních paliv a alternativní infrastruktury, jelikož ta je základem pro efektivní rozvoj alternativních paliv a s tím souvisejících alternativních pohonů. Kapitola nejprve analyzuje unijní rámec pro rozvoj alternativní infrastruktury a vedle toho legislativní rámec alternativních paliv. Na unijní rámec následně navazuje národní právní rámec, přičemž postup v rámci kapitoly je shodný, tzn. nejprve je analyzován rozvoj alternativní infrastruktury a poté legislativní rámec alternativních paliv. Národní právní rámec je obohacen o odpovědi z dotazníkového šetření, které mělo za cíl zjistit faktický stav při realizaci stavebních záměrů spojených s výstavbou dobíjecích stanic pro elektromobily. Pakliže se k tématu naskytne relevantní judikatura, a to jak na unijní, tak na národní úrovni, je na ni poukázáno. Na závěr kapitoly je problematika zhodnocena v krátkém dílčím závěru. Ten shrnuje legislativní řešení, která by měla výrazně napomoci zamezení produkce znečišťujících látek a skleníkových plynů do ovzduší z vozidel. Kapitola je rovněž reakcí na jeden z cílů publikace, tj. zda je právní úprava v sektoru alternativních paliv a infrastruktury dostatečná, nebo zda bude potřeba zásadních změn. Předmětná kapitola je v konečném důsledku zejména shrnutím autorem dříve publikovaných výsledků a původní teoretické stati, ve které se opět užije zejména metoda analýzy a právní komparistiky při porovnávání některých českých a unijních právních předpisů a právních institutů. V této kapitole je v dílčích věcech použit autorův článek „*Vozidla s alternativním pohonem. Jsme na ně připraveni?*“²⁰ a částečně také kapitola z publikace „*Auta, auta, auta... a životní prostředí*“²¹.

²⁰ VODIČKA, Jiří a Ilona JANČÁŘOVÁ. Vozidla s alternativním pohonem. Jsme na ně připraveni? *České právo životního prostředí: časopis České společnosti pro právo životního prostředí*, Česká společnost pro právo životního prostředí, 2017, roč. 2017, č. 46, s. 60–78.

²¹ VODIČKA, Jiří. Rozvoj a regulace infrastruktury pro alternativní paliva v ČR. In: JANČÁŘOVÁ, HANÁK a kol., 2019, op. cit., s. 127–146.

Předchozí kapitoly stanoví legislativní rámec pro vozidlo jako takové a také legislativní rámec některých alternativních paliv a jejich rozvoje. Je ovšem nutné dodat, že rozvoj alternativních paliv a potřebné infrastruktury (a s tím související cíl v podobě bezemisní dopravy), nelze ponechat pouze na tržním prostředí a volbě spotřebitelů. Za účelem rychlého nástupu alternativních paliv je nutné použít ekonomické nástroje, a to nejčastěji ve formě státní podpory a různých dotačních programů. Z tohoto důvodu je monografie zaměřena i na tuto problematiku a zároveň je nastíněno, zda při státní podpoře alternativních paliv lze očekávat podobnou situaci jako při boomu solárních elektráren. Je nasnadě připomenout, že se nejedná o ekonomickou publikaci, ale právní, a tím pádem se analýza tohoto problému omezí pouze na zákonné prostředky ochrany. Struktura této kapitoly je následující. Nejprve je text zaměřen na obecnou analýzu státní podpory a dotačních programů, které je možné čerpat buď na koupi vozidla na alternativní palivo, nebo na výstavbu infrastruktury pro alternativní paliva. Tato část vznikla na základě již zmíněných publikačních výstupů autora, zejména čerpá z kapitoly z publikace „*Auta, auta, auta... a životní prostředí*“²² a částečně z publikace „*Vozidla s alternativním pohonem. Jsme na ně připraveni?*“²³ a dále z článku „*Eko poplatky a státní příspěvek při vyřazení autovraku ve světle zákona o odpadech a navrhované právní úpravy*“²⁴. Druhá část kapitoly se týká ochrany trhu. Kapitola je svým zaměřením spíše úvahovým pojednáním o předmetném tématu. Poslední podkapitola se věnuje dalším nepřímým nástrojům podpory, které v ČR existují. Monografie pojednává zejména o časových poplatcích za použití dálnic či daňových osvobozeních. Dílčí závěr reaguje na dvě z výzkumných otázek, a to zda existují nástroje pro ochranu trhu při státní podpoře alternativních paliv/vozidel a zda stát ctí zásadu technologické neutrality při státní podpoře alternativních paliv či vozidel. Zároveň shrnuje, zda dotační programy a státní podpora plní svůj účel, kterému byly předurčeny.

Poslední kapitola se věnuje zejména přímým nástrojům právní regulace, které by mohly dopomoci k rozšíření alternativních pohonů a zároveň

22 VODIČKA, Jiří. In: JANČÁŘOVÁ, HANÁK a kol., 2019, op. cit., s. 127–146.

23 VODIČKA, JANČÁŘOVÁ, 2017, op. cit.

24 VODIČKA, Jiří. Eko poplatky a státní příspěvek při vyřazení autovraku ve světle zákona o odpadech a navrhované právní úpravy. *Správní právo*, Ministerstvo vnitra ČR, 2019, roč. LII, č. 3, s. 178–189.

zlepšit ovzduší v ČR, byť lze říct, že do určité míry spolu alternativní paliva a ovzduší či klima souvisejí. Kapitola analyzuje zejména regulatorní nástroje typu programy zlepšování ovzduší, akční plány, smogové situace, nízkoemisní zóny a další nástroje regulace v podobě legislativních zvýhodnění pro vozidla na alternativní pohon. Cílem této kapitoly je zjistit, zda lze přímé regulatorní nástroje efektivně využít pro přímou či nepřímou podporu alternativních pohonů vozidel, a tím snižovat znečištění emitované z dopravy. Kapitola analyzuje současnou národní a unijní právní úpravu a přihlíží i k rozhodovací praxi unijních a národních soudů. Zároveň je u každého nástroje proveden rozbor, zda by jej bylo možné užít k podpoře vozidel s alternativním pohonem a případně jaké problémy se s tímto nástrojem a možnou podporou pojí. Lze vyzdvihnout, že monografie komparuje právní úpravy nízkoemisních zón v Německu a v ČR. Kapitola využívá zejména článek „*Kam se poděly krátkodobé akční plány*“.²⁵ Dílčí závěr odpovídá i na jeden z cílů této monografie, a to konkrétně zda popsané nástroje nabízejí vhodné instrumenty pro podporu a rozvoj vozidel s alternativním pohonem a zda se v ČR využívají. Závěr monografie celkově shrnuje všechny kapitoly a popsanou problematiku, přičemž přidanou hodnotou jsou úvahy de lege ferenda. V závěru publikace je taktéž navázáno na ucelený obraz legislativního rámce, který se týká typového schvalování, alternativních paliv a infrastruktury, přímých a nepřímých nástrojů regulace vozidel. Je tedy zodpovězeno na výzkumné otázky, zda současná právní úprava regulující vozidla nabízí nástroje, které by mohly pomoci ke zlepšování kvality ovzduší ve městech nebo mitigovat klimatické změny, a zda je možné, aby se za současné právní regulace masově rozšířila vozidla na alternativní pohon.

K metodám výzkumu lze obecně uvést, že se jedná o analytický rozbor právní úpravy. Je použita o deskriptivně analytická metoda přístupu k právní úpravě. Součástí publikace je rovněž i interpretace judikatorní praxe, a to jak národních soudů, tak unijních. V této části publikace byly použity metody deduktivní i induktivní. V rámci monografie je využita i metoda komparativní, kdy se zejména komparuje německá a česká právní úprava nástrojů ke snižování

²⁵ JANČÁŘOVÁ, Ilona a Jiří VODIČKA. Kam se poděly krátkodobé akční plány? *Časopis pro právní vědu a praxi*, Brno: Masarykova univerzita, 2018, roč. 26, č. 2, s. 337–355. Dostupné z: <https://journals.muni.cz/cpv/article/view/8912/8933>

znečišťování ovzduší. Přidanou hodnotu prvotních deskriptivních kapitol je možné spatřit v kritickém zhodnocení účinné právní úpravy.

Je vhodné podotknout, že se publikace nebude zabývat všemi alternativními palivy tak, jak jsou vymezena ve čl. 2 odst. 1 směrnice 2014/94/EU. Publikace se nebude zabývat palivem LPG, a to z toho důvodu, že se jedná o ropný produkt a trh s vozidly na toto palivo vykazuje pouze zanedbatelný růst oproti ostatním palivům.²⁶ Předmětné palivo se považuje za doplňkové vůči ostatním palivům. Navíc vozidlo na LPG je omezeno zákazy vjezdu do hůře odvětrávaných prostor (např. garáže). Publikace se taktéž nebude podrobně zabývat syntetickými, parafinickými palivy a biopalivy, jelikož je toto téma značně široké a přesahuje rámec monografie. Zemnímu plynu ve formě CNG, LNG a jejich „*bio*“ verzí se publikace dotkne pouze okrajovým způsobem, a to zejména formou srovnání s hlavními zástupci alternativních paliv – elektřinou a vodíkem. Zemním plynem (i jeho bio verzí) se publikace také nezabývá, a to z toho důvodu, že zemní plyn je zásadně neobnovitelný zdroj, který je potřeba dovážet. I když je jeho spalování ekologičtější než spalování ropných produktů (vozidla produkují zejména méně CO₂ a NO_x), lze ho z dlouhodobého hlediska považovat pouze za jakýsi mezičlánek v přechodu od fosilních paliv k palivům jako je elektřina a vodík. Napovídá tomu i situace na trhu, kdy automobilky nabízejí pouze pár modelů v úpravě CNG. K tomu je nutno podotknout, že výrobci (zejména koncern VW) budou od CNG zřejmě v budoucnosti ustupovat kvůli zaměření na elektromobilitu.²⁷

V rámci monografie je taktéž pracováno s pojmy „*alternativní infrastruktura*“ či „*alternativní pohony vozidel*“. Alternativní infrastruktura koresponduje s pojmem alternativní palivo a jedná se tak nejčastěji (v této publikaci) o dobíjecí stanice či vodíkové plnicí stanice. Alternativní pohony vozidel jsou

²⁶ Registrace nových OA v ČR 1-12/2020. portal.sda-cia.cz [online]. SDA/CIA [cit. 20. 3. 2021]. Dostupné z: <http://portal.sda-cia.cz/stat.php?m#rok=2020&mesic=12&kat=OA&vyb=pt&upr=ptznacky&obd=r&jine=false&lang=CZ&str=nova>

²⁷ HUNT, Archie. Volkswagen says goodbye to natural gas cars. *WheelsJoint.com* [online]. WheelsJoint, 3. 3. 2020 [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.wheelsjoint.com/volkswagen-says-goodbye-to-natural-gas-cars/> Samozřejmě, že není zcela vyloučeno, že někteří automobiloví výrobci začnou uvádět na trh více vozidel na CNG, jelikož tato vozidla produkují okolo 90–95 g CO₂/km, což by jim umožnilo lépe se vypořádat s průměrnými specifickými emisemi CO₂ dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631.

všechny jiné pohony vozidel než spalovací motory, nejčastěji (v této publikaci) se bude jednat o elektrické motory, a to buď s baterií nebo palivovým článkem.

Monografie se z pojmového hlediska zabývá silničními motorovými vozidly pro přepravu osob (tzv. kategorie vozidel M1 dle bodu 2.1 přílohy č. 2 VSTZP). Za účelem zjednodušení bude text této publikace užívat namísto pojmu „silniční motorové vozidlo pro přepravu osob“ pojem „automobil“ či „vozidlo“. Veškerá užitá právní úprava v této monografii je účinná k 1. lednu 2021. Na výjimky bude upozorněno v rámci textu. Autorem dříve publikované výsledky byly pro účely publikace modifikovány.

1.3 Současný stav poznání

Současný stav poznání problematiky emisí z vozidel a propojení s ochranou ovzduší není dostatečně zpracován. Přesto lze nalézt několik autorů, kteří se tématem alespoň částečně zabývali. Jednoznačně lze jmenovat Nicolase de Sadeleera, který se tomuto tématu věnoval zejména ve článku s názvem „*Reinforcing EU testing methods of air emissions and the approval processes of vehicle compliance in the wake of the VW scandal*“²⁸, který navazuje na článek „*Harmonizing Car Emissions, Air Quality, and Fuel Quality Standards in the Wake of the VW Scandal: How to Square the Circle?*“²⁹, jenž je užit v rámci publikace. Článek analyzuje různé legislativní akty, které by měly přispět k ochraně ovzduší a také představuje krátké shrnutí emisních Euro norem a vyjadřuje se k problematice jejich efektivity a k následnému procesu přijímání testovacího cyklu RDE. Autor se v tomto článku mimo jiné zaměřuje na problematiku standardizace produktů (požadavky na paliva) a problematiku kvality ovzduší (směrnice 2008/50/ES). Dalším autorem, který se problematice věnuje, a jeho myšlenky byly podnětné pro tuto monografii, je Jack Ewing v knize s názvem „*Faster, higher, farther: the Volkswagen scandal*“.³⁰ Autor podrobně rozebírá kauzu

²⁸ SADELEER, Nicolas de. Reinforcing EU testing methods of air emissions and the approval processes of vehicle compliance in the wake of the VW scandal. *ERA Forum. Journal of the Academy of European Law* [online]. 2016b. Dostupné z: <https://tradeenvironment.eu/index.php/2019/02/24/cars-emissions-dieselgate/>

²⁹ SADELEER, 2016a, op. cit.

³⁰ EWING, Jack. *Faster, higher, farther: the Volkswagen scandal*. New York: W.W. Norton & Company, 2017.

Dieselgate, co této kauze předcházelo a jaký byl její vývoj. Autor upozorňuje na rozdíly mezi právní úpravou USA a EU v oblasti typového schvalování. Autoři Nieuwenhuis a Wells se v publikaci „*The Automotive Industry and the Environment*“³¹ věnují automobilovému průmyslu, jeho vývoji a upozorňují na jeho provázanost s životním prostředím. Publikace není nejaktuálnější, což se odráží v některých pasážích, které se věnují tématu nových technologií v automobilovém průmyslu, nicméně k pochopení základu automobilového průmyslu je dostačující. Jak již bylo naznačeno, publikace se nebude věnovat problematice biopaliv, proto lze v tomto ohledu odkázat na publikaci Jany Tkáčikové a Vojtěcha Vomáčky „*Biopaliva v dopravě – včera, dnes a zítra*“³² Automobilový průmysl a výroba vozidel je poměrně složitý proces, jenž zasahuje i do dalších odvětví. To lze nejlépe ilustrovat na článku Simona Johannese Winkler-Portmanna s názvem „*Compliance Challenges of the Automotive Industry Concerning Obligations of Article 33 REACH*“³³ Autor ve článku analyzuje nutnost shody dodávaných komponentů (a to na všech úrovních dodavatelských řetězců) s nařízením REACH³⁴.

Monografie se taktéž dotýká tématu sankcionování a kontroly, ovšem bez hlubšího pojednání. Pro recentní judikaturu a její analýzu v této oblasti lze odkázat na článek Vojtěcha Vomáčky „*Požadavky práva EU na účinné trestání v ochraně životního prostředí*“³⁵

Monografie se rovněž zabývá i problematikou veřejné podpory, nicméně neanalyzuje ji do hloubky, spíše poukazuje na konkrétní příklady z praxe. Odborná literatura zabývající se veřejnou podporou jako takovou existuje,

31 NIEUWENHUIS, Paul a Peter WELLS. *The Automotive Industry and the Environment*. 1. vyd. Boca Raton, Fla.: Cambridge, U.K.: Woodhead Publishing, 2003.

32 TKÁČIKOVÁ Jana a Vojtěch VOMÁČKA. Biopaliva v dopravě – včera, dnes a zítra. In: JANČÁŘOVÁ, HANÁK a kol., 2019, op. cit., s. 83–124.

33 JOHANNES WINKLER-PORTMANN, Simon. Compliance Challenges of the Automotive Industry Concerning Obligations of Article 33 REACH. *Environmental Law Network International Review*, 2019, s. 26–32.

34 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 o registraci, hodnocení, povolování a omezování chemických látek, o zřízení Evropské agentury pro chemické látky o změně směrnice 1999/45/ES a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 793/93, nařízení Komise (ES) č. 1488/94, směrnice Rady 76/769/EHS a směrnic Komise 91/155/EHS, 93/67/EHS, 93/105/ES a 2000/21/ES (nařízení REACH) ze dne 18. 12. 2006.

35 VOMÁČKA, Vojtěch. Požadavky práva EU na účinné trestání v ochraně životního prostředí. *České právo životního prostředí: časopis České společnosti pro právo životního prostředí*, Česká společnost pro právo životního prostředí, 2019, č. 53, s. 136–154.

ale nikoliv ve spojení s konkrétními programy, které jsou analyzovány v rámci publikace. Jako obecnou publikaci na úrovni unijního práva lze jmenovat „*European State Aid Law: a commentary*“ od autorů F. J. Säckera a F. Montaga³⁶. Zároveň je vhodné poukázat na úpravu státní podpory v národní úpravě, byť jsou předpisy týkající se státních podpor přímo aplikovatelné z unijního práva. Jedná se zejména o publikaci Michaela Kincla s názvem „*Veřejná podpora v příkladech a poznámkách*“.³⁷ Autor se zaměřuje na vybrané instituty z českého práva a posuzuje, zda se jedná o státní podpory či nikoliv.

Na regulaci ochrany ovzduší a silničních mobilních spalovacích zdrojů je poukázáno ve článku Aleše Máchy a Ondřeje Víchy s názvem „*Ochrana a veřejné užívání ovzduší*“³⁸, přičemž je článek koncipován jako rámcový, který analyzuje zejména obecná východiska veřejného užívání ovzduší v podobě vypouštění škodlivých látek.

Další nástroj, který by bylo možné využít pro zlepšování kvality ovzduší ve městech a podporu rozvoje vozidel na alternativní pohon a zároveň jej publikace analyzuje, jsou nízkoemisní zóny. Tuto problematiku již částečně rozpracoval David Hejč v článku s názvem „*Nízkoemisní zóny pod pokličkou*“³⁹. Autor se věnuje problematice vydávání vyhlášek, které omezí provoz motorových silničních vozidel (nízkoemisní zóna). Právní úprava se však od doby vydání článku změnila (článek byl vydán v roce 2013). Nicméně některé myšlenky, které autor předestírá čtenářům, lze využít i za současného právního stavu. Další článek, který se věnuje nízkoemisním zónám pochází od Michaly Křečkové a nese název „*Nízkoemisní zóny jako nový nástroj zlepšení kvality ovzduší*“⁴⁰. Článek je zaměřen obecněji a spíše přehledově popisuje stav právní úpravy v roce 2012. Zároveň přináší krátký vhled do regulace nízkoemisních zón v Německu.

³⁶ SÄCKER, Franz Jürgen a Frank MONTAG. *European state aid law: a commentary*. München: C. H. Beck, 2016.

³⁷ KINCL, Michael. *Veřejná podpora v příkladech a poznámkách*. Praha: Wolters Kluwer, 2017, Právo prakticky.

³⁸ MÁCHA, Aleš a Ondřej VÍCHA. Ochrana a veřejné užívání ovzduší. *Správní právo*, Ministerstvo vnitra ČR, 2020, roč. LIII, č. 2, s. 65–91.

³⁹ HEJČ, David. Nízkoemisní zóny pod pokličkou. *České právo životního prostředí: časopis České společnosti pro právo životního prostředí*. Česká společnost pro právo životního prostředí, 2013, č. 33, s. 65–93.

⁴⁰ KŘEČKOVÁ, Michala. Nízkoemisní zóny jako nový nástroj zlepšení kvality ovzduší. *České právo životního prostředí: časopis České společnosti pro právo životního prostředí*. Česká společnost pro právo životního prostředí, 2012, č. 32, s. 71–77.

Co se týče publikací, které se věnují unijnímu právu (a nejsou využity v textu monografie), potom lze jednoznačně jmenovat Nicolase de Sadeleera s monografií „*EU Environmental Law and the Internal Market*“.⁴¹

Lze konstatovat, že odborných názorů a článků není mnoho, a tudíž vychází publikace zejména z autorových článků a z obecné právní literatury, která se věnuje právu životního prostředí, a to jak v kontextu unijního práva, tak v kontextu národního práva. Nicméně z některých výše uvedených pramenů publikace ideově vychází a některé prameny jsou jmenovány pro zasazení tématu do uceleného kontextu.

⁴¹ SADELEER, Nicolas de. *EU Environmental Law and the Internal Market*. B.m.: OUP Oxford, 2014.

2 VOZIDLO A EMISE^{42,43}

2.1 Vozidla v systému práva EU a unijní regulace emisí z vozidel

2.1.1 Vozidlo v unijním právu

Vozidla se stala tak běžnou součástí lidských životů, že se jen málokdo pozastaví nad komplexností regulace, která se těchto strojů týká. Jak již bylo v úvodu řečeno, vozidla ovlivňují nejen člověka jako takového, ale také okolní životní prostředí, jehož je člověk součástí. A právě kvůli tomuto komplexnímu dopadu na životní prostředí vyvstala nutnost regulace vozidel.

Právní regulaci týkající se vozidel lze rozdělit do několika segmentů, a to na základě faktického nakládání s vozidlem. První segment se týká regulatorních požadavků na výrobu vozidla jako takového s následným uvedením na trh, a to na základě typového schvalování. Druhý segment se týká samotného provozu vozidla. Tento segment se vyznačuje právní regulací, která se týká vlastního provozování na pozemních komunikacích. Do tohoto segmentu lze zařadit i druhotné využívání vozidel. Třetí segment se zabývá ekologickou likvidací vozidla. Mimo tyto segmenty se lze zabývat legislativními požadavky na paliva a infrastrukturu.

⁴² Pozn. aut. v kapitole jsou využita tato autorova díla:

- VODIČKA, Jiří. Zamyšlení nad unijní regulací automobilových emisí. *Cofola 2018, Část X. – Sekce práva Evropské unie*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, právnická fakulta, 2018, s. 89–112.
- VODIČKA, Jiří. Návrh nového nařízení o snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel – krok správným směrem? In: ČAMDŽÍCOVÁ, 2019, op. cit., s. 130–136.
- VODIČKA, Jiří. Technické podmínky provozu osobních vozidel a odpovědnost za jejich dodržování. In: JANČÁROVÁ, HANÁK a kol., 2019, op. cit., s. 23–43.
- Příspěvek s názvem EU harmonisation of light vehicle's exhaust emissions z konference „*Harmonisation in Environmental and Energy Law*“, která se uskutečnila ve dnech 28.–29. března 2019 ve městě Hasselt.
- Příspěvek s názvem Možné implikace rozhodnutí Tribunálu T-339/16 z konference *Naděje právní vědy 2019 – „právní věda v praxi“*, která se uskutečnila v Plzni ve dnech 12.–13. září 2019.

⁴³ V této kapitole se pod pojmem „vozidlo“ souhrnně rozumí „vozidlo, systém, konstrukční část, samostatný technický celek, díl či zařízení“ dle nařízení 2018/858.

Z výše uvedených segmentů se bude monografie blíže zabývat prvním úsekem, tedy legislativními požadavky na výrobu vozidla jako takového a jeho uvádění na trh. V následujících kapitolách budou analyzovány i požadavky na paliva a infrastrukturu. Základními subjekty v této oblasti jsou na jedné straně mezinárodní společenství (OSN, EU) a stát, a na druhé straně adresáti v podobě výrobců či distributorů vozidel na konkrétním území. Výrobci vozidel musí při navrhování a následné výrobě vozidel dbát regulatorních povinností a standardů, které pro ně vyplývají z mezinárodního, unijního a národního práva. Tato část je jádrem kapitoly.

Z globálního hlediska jsou technické požadavky na nová vozidla zakotvena v Dohodě UNECE⁴⁴, která vznikla na půdě Evropské hospodářské komise OSN v roce 1958. Dohoda UNECE má momentálně 53 smluvních států⁴⁵, přičemž další státy Dohodu uznávají či ji nějakým způsobem zrcadlí ve svých právních řádech. Největším problémem Dohody je neúčast států s velkými automobilovými trhy, tedy zejména USA, Kanady, Číny a Indie.

Dohoda UNECE definuje a unifikuje základní požadavky pro typové schvalování nových vozidel. To lze definovat jako proces, při kterém nový typ vozidla podstupuje různé zkoušky, které mají vyhodnotit, zda výrobce vyhověl všem legislativním předpokladům určeným pro vozidlo. Pakliže je typ vozidla schválen, potom může výrobce prodávat konkrétní vozidla z modelové řady na vnitřním trhu (nebo na trhu státu, jenž je smluvní stranou Dohody UNECE). Jedná se tak o technické požadavky zejména na proces schvalování, ale i na technické vybavení a části vozidla (např. požadavky na bezpečnostní pásy, blinkry, světlomety, přístrojovou desku, převodovku atd.⁴⁶). Dohoda UNECE je zároveň inkorporována i do unijního *acquis*. V rámci unijního *acquis* se jedná o právní úpravu týkající se typového schvalování. V tomto ohledu je mezinárodní a unijní právo úzce spojeno, jelikož i některé

⁴⁴ Dohoda o zavedení celosvětových technických předpisů pro kolová vozidla, vybavení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech z roku 1958, která vznikla na půdě Evropské hospodářské komise OSN.

⁴⁵ UN Transport Agreements and Conventions. *unece.org* [online]. United Nations Economic Commission for Europe [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <http://www.unece.org/trans/maps/un-transport-agreements-and-conventions-18.html>

⁴⁶ Uvedené požadavky jsou definovány v konkrétních Nařízeních 1-160, která doplňují Dohodu UNECE. Text of the 1958 Agreement. *unece.org* [online]. United Nations Economic Commission for Europe [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs.html>

unijní akty související s typovým schvalováním odkazují ve svém textu přímo na jednotlivá nařízení k Dohodě UNECE.⁴⁷

Unijní právní úprava harmonizuje proces typového schvalování již od 70. let 20. století, kdy vešla v platnost směrnice Rady ze dne 6. února 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (70/156/EHS). Ta byla nahrazena směrnicí 2007/46/ES⁴⁸. I tato směrnice byla nahrazena, a to nařízením 2018/858, které je aplikovatelné od 1. září 2020.^{49,50}

Pro zasazení problematiky do kontextu je potřeba krátkého rozboru nařízení 2018/858. To lze nadneseně označit jako středobod právní regulace týkající se nových vozidel a jejich uvádění na trh. Změna formy právního předpisu, tedy změna z původní rámcové směrnice na nařízení, byla očekávaným krokem, jelikož text nařízení mimo jiné reaguje na kauzu Dieselgate. Dalším důvodem, jež Komise v preambuli nařízení uvádí, je, že vyvstala potřeba, aby pravidla byla aplikována jednotně skrze celou EU, což se jí mnohdy pomocí „pouhé“ rámcové směrnice nedařilo.⁵¹ Zároveň si Komise od tohoto nařízení slibuje, že zajistí rovné podmínky vynuocování a dodržování povinností vyplývajících z předmětného nařízení.⁵²

Definiční ustanovení nařízení 2018/858

Jak už název této kapitoly napovídá, je vhodné definovat, případně nalézt definici pojmu vozidlo. Tu lze nalézt v unijním právu a poskytne ji právě nařízení 2018/858. Dle čl. 3 bodu 15 se jedná o: „... *jakékoliv motorové vozidlo nebo jeho přípojné vozidlo*“. Zároveň můžeme definovat i motorové vozidlo, jelikož

⁴⁷ ZANNONI, Diego. Balancing Market Needs and Environmental Protection: Vehicle Approval in the European Union. *Maastricht Journal of European and Comparative Law*, 2018, roč. 25, č. 4, srpen, s. 500–515, s. 510. DOI: <https://doi.org/10.1177/1023263X18794409>

⁴⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. 9. 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla.

⁴⁹ Čl. 91 nařízení 2018/858.

⁵⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. 5. 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES.

⁵¹ Body 4–6 preambule nařízení 2018/858.

⁵² Ibid., bod 7 preambule.

dle čl. 3 bodu 16 se jedná o: „... *motorem poháněné vozidlo, které je konstruováno a vyrobeno tak, aby se pohybovalo vlastními prostředky, má alespoň čtyři kola, je úplně, dokončené nebo neúplně a má nejvyšší konstrukční rychlost vyšší než 25 km/h*“.

Nicméně k pochopení problematiky nepostačuje pouze vydefinování vozidla per se, ale je vhodné analyzovat další ustanovení nařízení 2018/858. Nařízení zároveň poskytuje definici typového schvalování. Dle čl. 3 bodu 1 se jedná o: „... *postup, kterým schvalovací orgán osvědčuje, že určitý typ vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku splňuje příslušné správní předpisy a technické požadavky*“. Výsledkem typového schvalování je udělení certifikátu schválení typu⁵³. Tento certifikát je nutno odlišovat od prohlášení o shodě, což je dokument vyhotovený výrobcem, kterým dokládá, že vozidlo se shoduje se schváleným typem vozidla.⁵⁴

V definičních ustanoveních si také lze povšimnout definice vozidla poháněného alternativním palivem. Dle čl. 3 bodu 29 se jedná o: „... *vozidlo konstruované tak, aby mohlo používat nejméně jeden typ paliva, které je buď plynné za atmosférické teploty a tlaku, nebo které je z podstatné části získáváno z neminerálních olejů*“. Tato definice byla do textu nařízení přidána na jednání v Radě dne 19. května 2017.⁵⁵ Bohužel k předmětnému ustanovení není žádná důvodová zpráva, která by jej dále rozváděla, a lze jej pouze vykládat dle obecných interpretačních pravidel. I když chybí informace, proč bylo ustanovení přidáno, lze se domnívat, že má odpovídat definici pojmu „*vozidlo poháněné alternativním palivem*“ z nařízení č. 715/2007^{56, 57}. Převzetí definice je poměrně nešťastné, a to z několika důvodů. Prvním důvodem je ten, že gramatickým výkladem lze dojít k závěru, že za alternativní palivo lze považovat pouze plyn (zemní či LPG) a syntetické či biopalivo. To činí definici poměrně úzkou, jelikož vyjímá z její působnosti další alternativní paliva. Nařízení 2018/858

⁵³ Ibid., čl. 3 bod 4.

⁵⁴ Ibid., čl. 3 bod 5.

⁵⁵ Jednání v Radě k návrhu nařízení 2018/858. Dokument se značkou ST 92722017 INIT ze dne 19. května 2017. *eur-lex.europa.eu* [online]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_9272_2017_INIT&from=CS

⁵⁶ Čl. 3 bod 17 nařízení č. 715/2007. Bližší analýza nařízení č. 715/2007 v další podkapitole.

⁵⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. 6. 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla.

je zásadním regulatorním dokumentem pro celou oblast typového schvalování a uvádění na trh. Proto lze spatřovat ve vynechání dalších alternativních paliv obrovskou mezeru, která degraduje současnou snahu EU o snižování emisí z dopravy. Druhý důvod se pojí s přejímáním definičních ustanovení. Samotné přejímání není samo o sobě špatné, ba naopak, je vhodné a potřebné, aby byla právní úprava konsistentní. Na druhou stranu je potřeba si uvědomit, že původní definice pochází z legislativního aktu, který vznikl roku 2007 a dnes (nebo v době vzniku nařízení 2018/858) jsou alternativní paliva chápána daleko extensivněji, než byla v roce 2007. Třetí důvod, proč je definiční ustanovení nařízení 2018/858 formulováno nešťastným způsobem, se pojí s přejímáním definičních ustanovení. Konkrétně se jedná o nejednotnost definic. Jako příklad lze uvést směrnici 2014/94/EU, která v definičních ustanoveních, konkrétně ve čl. 2 bodu 1, definuje alternativní paliva. Mezi ta řadí nejen LPG, biopaliva, ale také elektřinu a vodík.

Důvod nejednotnosti definic může spočívat v různých navrhovatelích legislativy, jelikož každý legislativní návrh zpracovalo jiné generální ředitelství. Nařízení 2018/858 a nařízení č. 715/2007 vznikla na půdě Generálního ředitelství pro vnitřní trh, průmysl, podnikání a malé a střední podniky (DG GROW). Naproti tomu směrnice 2014/94/EU vznikla v gesci Generálního ředitelství pro mobilitu a dopravu (DG MOVE). Tedy v rámci jednoho generálního ředitelství je jednotnost definic zachována, ale v rámci Komise jako evropské instituce už nikoliv. Tento nejednotný přístup může vrhat na právní úpravu temný stín, který mohou využít zejména odpůrci EU či lobbistické skupiny.

Problém, který je zde popisován, se může jevit jako marginální, ovšem zřetelně poukazuje na to, že v současné době vzniká na unijní úrovni tak obrovské množství nové právní úpravy, že ani instituce, která tuto legislativu navrhuje, si nemusí být vědoma všech dalších legislativních aktů, které by mohly být v rozporu či by na sebe mohly jinak navazovat. Zároveň existuje i nesystematičnost samotného vzniku legislativy, kdy legislativa týkající se vozidel a souvisejících sektorů vzniká na odlišných generálních ředitelstvích, což se samozřejmě může projevit i ve kvalitě a srozumitelnosti regulace.

Druhy typového schvalování dle nařízení 2018/858

Za účelem představení uceleného obrazu problematiky je vhodné krátce uvést druhy typového schvalování dle předmětného nařízení. Jako první lze uvést EU schválení typu dle čl. 22 a násl. Subjekt, který obdrží certifikát EU schválení typu, může uvádět na trh vozidla kdekoliv v EU. Certifikát má platnost sedm či deset let (záleží na kategorii vozidla) od poslední aktualizace dokumentace.⁵⁸ Certifikát může být také odňat, a to v případě, že vozidlo není v souladu se všemi relevantními regulačními akty⁵⁹, pakliže bylo odňato schválení typu⁶⁰ a pokud bylo schválení typu uděleno na základě nepravdivých informací, padělaných výsledcích, které by jinak vedly k odmítnutí udělení schválení typu⁶¹. Lze shrnout, že EU schválení typu je dnes jedním z nejběžněji používaných druhů typového schvalování. Je určen zejména pro vozidla vyráběná ve velkých sériích.

Další druh typového schvalování se vztahuje na vozidla vyráběná v malých sériích. Pro ta platí zvláštní režim, který jim buď umožňuje splnění mírnějších podmínek pro typové schvalování nebo je jim umožněno vyjmutí z povinnosti splnit některý z regulačních aktů stanovující specifické povinnosti. Pro vozidla vyráběná v malých sériích existuje buď EU schválení typu nebo národní schválení typu. EU schválení typu znamená schválení pro typ vozidla, jehož počet nepřekročí v EU určitý počet registrací, prodejů nebo uvedení do provozu.⁶² Počet je stanoven v bodu 1 části A přílohy V. Podmínky pro národní typové schválení těchto vozidel se definuje obdobně jako pro EU schválení typu malosériových vozidel s tím rozdílem, že jejich počet je nižší.⁶³ Počet je stanoven v bodu 2 části A přílohy V.

Posledním druhem typového schválení je schválení jednotlivého vozidla. Lze si představit, že tento druh využijí buď dovozci, kteří chtějí na unijním trhu nabídnout vozidlo, které je prodáváno výhradně mimo EU, nebo fyzické osoby, jež si zakoupily vozidlo mimo EU a chtějí si jej dovézt zpět. Tento druh typového schválení je opět zvláštním režimem typového schvalování,

⁵⁸ Čl. 35 odst. 1 nařízení 2018/858.

⁵⁹ *Ibid.*, čl. 35 odst. 2 písm. b).

⁶⁰ *Ibid.*, čl. 35 odst. 2 písm. d).

⁶¹ *Ibid.*, čl. 35 odst. 2 písm. f).

⁶² *Ibid.*, čl. 41.

⁶³ *Ibid.*, čl. 42.

kdy podmínky pro získání certifikátu nejsou tak přísné, jako je tomu u schvalování sériových vozidel. Opět existuje EU schválení typu a národní schválení typu.⁶⁴

Lze upozornit, že ačkoliv může být pouze národní schválení typu lákavé (možnost prominutí některých povinností vyplývajících z regulačních aktů či nižší poplatky), je tento typ vydán pouze pro území konkrétního členského státu. Dnes se těšíme z možnosti volného pohybu v rámci EU, což znamená, že by se o národní individuální (či malosériové) schválení typu mělo žádat obezřetně.

Subjekty jako adresáti povinností dle nařízení 2018/858

Pro účely nařízení 2018/858 se za adresáty považují hospodářské subjekty, tedy zejména výrobci, dovozci a distributoři.⁶⁵ V rámci rozlišení hospodářských subjektů lze konkrétně poukázat na povinnosti pro výrobce⁶⁶ vozidel ve čl. 13 a násl. Jednu z nejpodstatnějších povinností pro výrobce je možné nalézt v ustanovení čl. 13 odst. 5. Jedná se o povinnost zajistit, aby vozidla nebyla zkonstruována tak, aby nějakým způsobem ovlivňovala či pozměňovala svá chování během zkušebních postupů. Jinými slovy to znamená, že je zakázáno, aby vozidlo mělo v sobě např. software, který by sloužil jako odpojovací zařízení. Nelegální používání tohoto zařízení lze vysledovat jako strůjce kauzy Dieselgate, kde bylo užito pro zkreslování výsledků testování.

Naproti tomu takto výslovně definovanou povinnost nemá dovozce, jehož povinnosti jsou stanoveny ve čl. 16 a násl. Dovozce má obecnou povinnost dle čl. 16 odst. 1 uvádět na trh pouze taková vozidla, která jsou v souladu s nařízením 2018/858. Z této povinnosti lze vyvodit, že vozidlo nesmí obsahovat odpojovací zařízení. Lze si představit, že se obecná povinnost uplatní v případech, kdy si sám dovozce bude muset zařídit typové schválení. Pakliže by dovozce uváděl na trh již typově schválené vozidlo, tkví jeho povinnost pouze v ověření, že jím uváděná vozidla na trh nesou platný certifikát EU

⁶⁴ Ibid., čl. 44 a 45.

⁶⁵ Dle čl. 3 bodu 44 nařízení 2018/858 může tento subjekt být: „... výrobce, zástupce výrobce, dovozce nebo distributor“.

⁶⁶ Blíže nebudou analyzovány povinnosti pro zástupce výrobce dle čl. 15 nařízení 2018/858, jelikož se jedná o osobu jednající na základě pověření výrobce z čehož plyne i blízkost jejich vztahu, a navíc jde spíše o administrativní činnost ve vztahu ke schvalovacím orgánům.

o typovém schválení.⁶⁷ Rozdílná postavení dovozce jako subjektu lze pochopit. V jednom postavení hraje roli výrobce, který si nechává schválit vozidlo, aby jej mohl uvést na trh, a ve druhém postavení hraje roli podobnou distributorovi.

Distributor má povinnosti stanoveny ve čl. 18 a násl. nařízení 2018/858. Je třeba poukázat na to, že opět zde není výslovně stanoven zákaz odpojovacích zařízení. Dle čl. 18 odst. 1 má distributor pouze povinnost ověřit si, zda vozidlo bylo typově schváleno, což stačí ověřit štítkem či značkou schválení typu. Nestanovení zákazu je vcelku logickým krokem. Kdyby totiž byla stanovena takováto povinnost, byli by distributoři neúměrně administrativně zatíženi, a navíc by museli být přítomni u všech typově schvalovacích procesů, či držet veškerou dokumentaci k vozidlu. To nelze po distributorech, kteří tvoří, zjednodušeně, mezičlánek mezi výrobcem a zákazníkem, požadovat.

Všechny shora vyjmenované hospodářské subjekty mají stejnou povinnost v případě, že vozidla nejsou ve shodě či představují riziko. Samotná povinnost je však odstupňována, a to v závislosti na pozici při uvádění na trh. Pakliže vozidla nejsou ve shodě s nařízením 2018/858, má výrobce dle čl. 14 odst. 1 předmětného nařízení povinnost neprodleně přijmout nápravná opatření, která mají vést buď ke shodě s nařízením 2018/858, nebo stáhnout vozidla z trhu či oběhu. Zároveň musí výrobce informovat schvalovací orgán o všech neshodách a přijatých nápravných opatřeních. Vedle povinnosti při neshodě s nařízením existují i povinnosti vážící se na vozidla, která představují vážné riziko. V tomto případě musí výrobce poskytnout informace schvalovacímu orgánu a orgánu dozoru nad trhem, a to ohledně přijatých opatření a samotném riziku.⁶⁸

Velice podobné povinnosti má i dovozce. Co se týká nápravných opatření, která mají vést ke shodě s nařízením nebo ke stažení z trhu či oběhu vozidel, ta mají být přijímána za dohledu výrobce. Opět platí oznamovací povinnost, ale s tím rozdílem, že se má informovat schvalovací orgán, který udělil unijní schválení typu a výrobce.⁶⁹ Zde si nelze neodpustit poznámku, že oznamování výrobcí se jeví poněkud zbytečné, když z ustanovení vyplývá, že nápravná

⁶⁷ Čl. 16 odst. 2 nařízení 2018/858.

⁶⁸ Ibid., čl. 14 odst. 2.

⁶⁹ Ibid., čl. 17 odst. 1.

opatření mají být přijata za jeho dohledu. Pakliže by vozidlo představovalo vážné riziko, informuje dovozce o něm výrobce, schvalovací orgán a orgán dozoru nad trhem. Dovožce má zároveň informační povinnost vůči schvalovacímu orgánu a orgánu dozoru nad trhem týkající se učiněných kroků a detailního popisu závažnosti rizika. Dovožce orgány informuje o přijatých opatřeních výrobcem.⁷⁰ Ve spojení se schvalovacími orgány lze upozornit na mírnou odlišnost. V případě neshody typového schvalování se informuje schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu. Naproti tomu v případě vážného rizika je povinnost informovat „*pouze*“ schvalovací orgán (další orgány již není nutné informovat). Rozdílnost si lze vysvětlit tím, že existují různé typy typového schvalování, a v případě vážného rizika je nutnost kontaktovat schvalovací orgán, který udělil jakýkoliv druh typového schválení.

Obvykle předposledním článkem v distribučním řetězci je distributor, jemuž jsou rovněž adresovány povinnosti v případě nesouladu vozidla s nařízením či při hrozbě vážného rizika. Distributorovo postavení je odlišné od postavení výrobce a dovozce. Tuto odlišnost lze vyzorovat zejména ve vlivu, který má nad samotnou distribucí vozidel. Dle čl. 19 odst. 1 nařízení 2018/858 nedodá distributor vozidlo vůbec na trh, pakliže není v souladu s nařízením. Zároveň musí o tomto informovat výrobce, dovozce a schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu. V případě, že vozidlo bylo dodáno na trh, ale není v souladu s nařízením, má distributor „*pouze*“ povinnost informovat výrobce, dovozce a schvalovací orgán, který udělil EU schválení typu.⁷¹ Ve shora uvedených případech neshody vozidla s nařízením už není nutnost informovat orgán dozoru nad trhem, jako je tomu u výrobce a dovozce.

Poslední situace, která může nastat se týká případů, kdy vozidlo představuje vážné riziko.⁷² V této situaci má distributor povinnost detailně informovat o riziku výrobce a dovozce. Informační povinnost je vykonávána vůči všem schvalovacím orgánům a orgánům dozoru trhu ve členských státech, kde byla vozidla uvedena na trh. Distributor orgány informuje o krocích, které byly učiněny a opatřeních, která přijal výrobce.⁷³

⁷⁰ Ibid., čl. 17 odst. 2.

⁷¹ Ibid., čl. 19 odst. 2.

⁷² Ibid., čl. 19 odst. 3.

⁷³ Ibid., čl. 19 odst. 3 in fine.

Největším rozdílem mezi shora uvedenými povinnostmi výrobců a dovozců na jedné straně a distributorů na straně druhé je, že distributoři nemusí činit žádná nápravná opatření nebo stahovat vozidla z trhu či oběhu. Distributoři pouze neuvedou na trh vozidla, která nejsou ve shodě s nařízením 2018/858. Ovšem jakmile už jsou vozidla na trhu či v oběhu, mají distributoři pouze povinnost informovat subjekty o jejich případné neshodě s nařízením, či o tom, že představují riziko. Takovéto řešení je vcelku logickým krokem, jelikož distributoři nemusí být v pozici, která by jim umožnila vyřešit technologický problém s vozidly.

Ve výše uvedených odstavcích se opakovalo slovní spojení „*vážné riziko*“. Tento termín je společný pro výrobce, dovozce i distributory. Bohužel nařízení 2018/858 neposkytuje vysvětlení tohoto pojmu v předmětných ustanoveních, ani v definičních ustanoveních. Za účelem interpretace pojmu je nutné použít kontextuální výklad. Výkladové vodítko nabízí preambule předmětného nařízení, kde v bodech 44 a 45 uvádí, že újma pramenící z vážného rizika může ohrozit uživatele či životní prostředí. Tato teze je potvrzena ve čl. 51, který obsahuje ustanovení týkající se hodnocení vozidel, u nichž existuje podezření, že představují vážné riziko nebo nesplňují požadavky vyplývající z nařízení. Předmětný článek blíže specifikuje, že vážné riziko existuje pro zdraví či bezpečnost osob nebo pro další oblasti ochrany veřejného zájmu. V případě nařízení lze za veřejný zájem považovat i ochranu životního prostředí. To je potvrzeno ve čl. 26 odst. 5 týkající se postupů při EU schválení typu. Konkrétně se jedná o to, že schvalovací orgán neudělí EU schválení typu, pakliže by vozidlo představovalo vážné riziko pro bezpečnost či mohlo způsobit újmu na životním prostředí nebo veřejném zdraví. Definice vážného rizika tak, jak ji lze interpretovat z nařízení 2018/858, se nepřímou shoduje s podmínkami stanovenými v nařízení č. 765/2008⁷⁴, za kterých může orgán provádějící kontrolu výrobků na vnějších hranicích zastavit propuštění výrobku do oběhu, pakliže by představoval vážné riziko. Konkrétně ve čl. 27 odst. 3 nařízení č. 765/2008 jsou za vážné riziko považovány situace, kdy výrobek představuje riziko pro životní prostředí, bezpečnost, zdraví či jiný veřejný zájem.

⁷⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. 7. 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93. Nařízení definuje obecné podmínky pro posuzování shody výrobků uváděných na trh.

Lze tedy konstatovat, že nařízení 2018/858 sice neobsahuje ve čl. 14, 17 a 19 definici vážného rizika, ale výkladem lze tento neduh překlenout a uvést, že za vážné riziko lze označit takovou situaci, ve které by hrozila újma na životním prostředí, lidském zdraví, bezpečnosti člověka, případně by mohl být ohrožen jiný veřejný zájem.

Subjekty jako nositelé a vykonavatelé veřejné moci dle nařízení 2018/858

Za subjekty nosící či vykonávající veřejnou moc lze v rámci nařízení 2018/858 označit: stát ve čl. 6, schvalovací orgány⁷⁵ ve čl. 7 a orgány dozoru nad trhem⁷⁶ ve čl. 8.

Za speciální subjekt hodný zvláštního zřetele lze považovat technické zkušebny⁷⁷ (někdy též nazývané jako homologační zkušebny či certifikační autority). Zkušebny jsou určeny schvalovacím orgánem⁷⁸ a platí pro ně speciální pravidla. Základní povinností technických zkušeben je nezávislost. Ta je podrobně vysvětlena ve čl. 69 odst. 1 nařízení a lze shrnout následovně. Samotná technická zkušebna a její zaměstnanci musí být při provádění jejich činností nezávislí a zároveň je potřeba zajistit, aby nebyli vystavováni tlakům ve formě finančních pobídek nebo podobných zvýhodnění. Ovšem je potřeba upozornit na to, že nezávislost technických zkušeben nemusí být vždy zcela jasná, jelikož to jsou podnikatelské subjekty. Navíc jsou to subjekty placené výrobcí vozidel za testování jejich vozidel, což je poměrně nešťastný způsob financování subjektu, který má být nezávislý.⁷⁹ V praxi tak může nastat tato situace. Hospodářský subjekt (nejčastěji výrobce) si může nechat typově schválit typ vozidla ve kterékoliv technické zkušebně v rámci EU, přičemž obdržení certifikát je platný pro celé území EU. Jelikož jsou technické zkušebny ekonomicky aktivní subjekty, mohla tato skutečnost v minulosti

⁷⁵ V České republice tuto funkci vykonává Ministerstvo dopravy dle § 85 odst. 1 PozKomPod.

⁷⁶ Tuto funkci vykonávalo za platnosti směrnice 2007/46/ES Ministerstvo dopravy § 85 odst. 2 PozKomPod, ovšem dle čl. 6 odst. 1 nařízení 2018/858, musí být tato funkce oddělena, byť může být vykonávána v rámci jedné organizaci.

⁷⁷ Čl. 3 bod 38 nařízení 2018/858: „... organizace nebo subjekt, které byly schvalovacím orgánem určeny jako zkušební laboratoř ke provádění zkoušek nebo jako subjekt posuzující shodu ke provádění úvodního posouzení a dalších zkoušek nebo kontrol“.

⁷⁸ Čl. 67 odst. 1 nařízení 2018/858.

⁷⁹ SADELEER, Nicolas de. Car emissions in the wake of the dieselgate. In: PEETERS, Marjan, Mariolina ELIANTONIO a kol. *EU Environmental Law Research Handbook*. Edgar Elgar Publishing, 2020, s. 379–395, s. 388.

vést k úkazu, který se nazývá „*race to the bottom*“: Tedy technické zkušebny si za účelem udržení zákazníků a dobré pověsti mezi sebou nekonkurovaly v kvalitě či rigoróznosti testování, nýbrž v mírnosti přístupu či povolování určitých opatření u testovaných typů vozidel, která mohla pozměnit výsledky měření.⁸⁰ Typicky se při testování používalo „*golden car*“, které bylo mírně technicky modifikováno (avšak stále v mezích právní regulace), což mělo za následek snazší dodržení některých limitů při testování.⁸¹ Byť bylo použití tohoto vozidla v mezích regulace, technická zkušebna by dozajista mohla trvat na použití běžného sériového vozidla. Na druhou stranu by takto ztratila zákazníka či potenciálního zákazníka.

Výše byly popsány zejména povinnosti různých subjektů plynoucí z předmětného nařízení. Ovšem za nejzásadnější přínos tohoto legislativního aktu lze označit pravomoc (a s ní spojené povinnosti) Komise k ověřování souladu vozidla s příslušnými požadavky nařízení.⁸² Významnost této nové pravomoci lze spatřovat zejména v tom, že dosud typové schvalování probíhalo pouze na úrovni členských států, kdy dozor prováděly pouze schvalovací orgány. Za účelem předcházení možných podvodů při testování vozidel učinila EU tento významný krok, a nadála Komisi novou pravomocí. Zároveň je třeba poznamenat, že takovýto přístup není nový či neobvyklý.⁸³ Jako příklad lze uvést možnost testování vozidel v USA, a to vládní agenturou – Environmental Protection Agency [Agentura pro ochranu životního prostředí].⁸⁴ Sama Komise má kontrolní a inspekční pravomoci v oblasti ochrany hospodářské soutěže, kdy může využít nejen institutu místního šetření (tedy

⁸⁰ SADELEER, 2016a, op. cit., s. 19.

⁸¹ VODIČKA, Jiří. In: *Cofola 2018*, op. cit., s. 108.

⁸² Čl. 9 nařízení 2018/858.

⁸³ Komise může v určitých oblastech vykonávat kontroly se souhlasem, ale i bez souhlasu členského státu. Srov. VOMÁČKA, Vojtěch a Jakub ŠTROUHAL. Požadavky unijního práva na provádění kontrol v oblasti ochrany životního prostředí. In: HANÁK, Jakub, Ivana PRŮCHOVÁ a kol. *Kontrolní mechanismy při prosazování ochrany životního prostředí*. Brno: Masarykova univerzita, 2017, s. 36–52, Spisy Právnické fakulty Masarykovy univerzity, řada teoretická, Edice Scientia, sv. 595.

⁸⁴ Vehicle and Fuel Emissions Testing. *epa.gov* [online]. United States Environmental Protection Agency [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.epa.gov/vehicle-and-fuel-emissions-testing>

inspekce v místě podnikání)⁸⁵, ale může také ukládat pokuty⁸⁶ v případě porušení pravidel hospodářské soutěže.

Co se týče konkrétních pravomocí Komise, potom lze jednoznačně jmenovat možnost testování vozidel na vlastní náklady, a to zcela nového vozidla vyžádaného přímo od výrobce či distributora nebo již registrovaného vozidla.⁸⁷ Komise může uložit správní sankci na základě čl. 85 odst. 1 nařízení, a to: „... *za nesoulad vozidla, systému, konstrukční části nebo samostatného technického celku s požadavky stanovenými v tomto nařízení.*“ Sankce může být uložena v maximální výši 30 tis. € za každý nesouladný prvek popsany výše. Pravomoc ukládat sankce se jeví jako krok dobrým směrem. Lze mít za to, že jedním z motivů pro přidání této pravomoci je odradit zejména výrobce od možných myšlenek k podvodným jednáním, která by se mohla uskutečnit během procesu typového schvalování. Ovšem již teď lze předpokládat, že tento záměr nebude zcela naplněn. Čl. 85 odst. 1 in fine nařízení totiž zakazuje Komisi zahájit, obnovit či v řízení pokračovat s výrobcem nebo distributorem, pakliže již tento subjekt byl dřívějším pravomocným rozhodnutím za porušení povinnosti⁸⁸ dle předmětného nařízení sankcionován nebo zproštěn odpovědnosti.

Bohužel lze konstatovat, že ustanovení může mít do praxe prakticky nulový dopad. Toto přesvědčení vychází z dosavadního chování členských států, ve kterých automobilový průmysl tvoří jeden z tzv. pilířů ekonomiky. Při analýze automobilového pracovního trhu zjistíme, že v automobilovém průmyslu je v EU zaměstnáno (přímým a nepřímým způsobem) skoro 14 mil. lidí. Navíc roční obrat, který tato oblast ekonomiky generuje, odpovídá sedmi procentům HDP EU.⁸⁹ Pakliže analyzujeme český trh, potom lze nalézt údaje, že v tomto odvětví přímo pracuje 150 tis. zaměstnanců a že tvoří 9 % HDP.⁹⁰ Údaje lze shrnout tak, že automobilový průmysl je pro mnohé členské státy velice důležitým odvětvím průmyslu. To nás vrací k právní úpravě a dříve

⁸⁵ Čl. 20 nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. 12. 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v článcích 81 a 82 Smlouvy.

⁸⁶ Ibid., čl. 5.

⁸⁷ Čl. 9 odst. 1 nařízení 2018/858.

⁸⁸ Základní povinnosti jsou vyjmenovány ve čl. 84 nařízení 2018/858.

⁸⁹ Automotive industry. *ec.europa.eu* [online]. European Commission [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_en

⁹⁰ Automotive. *czechinvest.org* [online]. Czechinvest [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.czechinvest.org/en/Key-sectors/Automotive>

zmíněným pravomocem Komise. Lze se ptát, zda by členský stát měl objektivní zájem na tom, aby Komise pokutovala jeho „národního šampiona“ (jak se někdy takovéto subjekty označují). Odpověď, která se nabízí na základě shora uvedených ekonomických ukazatelů, zní jednoduše – ne. Proto lze mít za to, že, pokud by nastal problém s uznaným typem vozidla, členské státy by raději zahájily správní řízení samy, aby zabránily Komisi v zahájení vlastního řízení a udělení sankce, a to z toho důvodu, že sankce udělená Komisí by s největší pravděpodobností mohla být vyšší než sankce udělené vnitrostátními orgány. Pro srovnání lze uvést, že Komise může udělit pokutu až ve výši 30 tis. € za každé nevyhovující vozidlo.⁹¹ Naproti tomu česká právní úprava za obdobný delikt (hromadné uvádění na trh technicky nezpůsobilých vozidel) umožňuje udělit pokutu za uvedení souhrnného počtu vozidel na trh až do výše 50 mil. Kč (počet nevyhovujících vozidel se projeví na výši pokuty).⁹² K tomuto lze uvést hypotetický příklad, který by se odehrál po kauze Dieselgate pro Českou republiku, pakliže by nařízení 2018/858 bylo účinné již v době kauzy. Za této situace by koncern VW byl sankcionován ze strany Ministerstva dopravy pokutou do 50 mil. Kč. Kdyby ovšem správní řízení zahájila a dokončila Komise, potom lze kalkulovat s pokutou až do výše 4,6 mld. €!⁹³

Faktická situace byla ovšem odlišná. Po zveřejnění kauzy Dieselgate bylo Ministerstvo dopravy neochotné zahájit správní řízení pro porušení povinností vyplývající z § 15 PozKomPod^{94,95}. Místo toho, aby Ministerstvo dopravy

⁹¹ Čl. 85 druhý odstavec nařízení 2018/858.

⁹² § 83a odst. 11 PozKomPod.

⁹³ Uvádí se, že zasažených vozidel v České republice bylo 154 tis. SLEĐOVÁ, Stáňa. Dieselgate se týká i škodovek z roku 2007, Češi nápravu nechťejí. *novinky.cz* [online]. Borgis, a. s., Seznam.cz, a. s., 8. 2. 2017 [cit. 6. 8. 2020]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/ekonomika/clanek/dieselgate-se-tyka-i-skodovek-z-roku-2007-cesi-napravu-nechteji-40023782> Samozřejmě, že se jedná o velice zjednodušený příklad, jelikož by se v praxi muselo posuzovat i koncernové propojení jednotlivých subjektů v rámci koncernu VW a zároveň by se Komise neomezila pouze na řešení celého případu na jeden členský stát, ale na celé území EU.

⁹⁴ Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

⁹⁵ § 15 zákona č. 56/2001 Sb.: „*Silniční vozidla, jejich systémy, konstrukční části nebo samostatné technické celky nebo nedokončená silniční vozidla lze uvádět na trh pouze, pokud je schválena jejich technická způsobilost.*“

zahájilo správné řízení a potrestalo osoby odpovědné za zhoršování kvality ovzduší zejména ve městech, aplikovalo § 28 odst. 1 písm. q) PozKomPod. Předmětné ustanovení pouze povínuje výrobce k oznámení Ministerstvu dopravy, že vozidlo či jeho konstrukční části představují nebezpečí mimo jiné pro životní prostředí a k zajištění odstranění závadného stavu.⁹⁶ Jinými slovy, pokud je využit § 28 odst. 1 písm. q) PozKomPod, není zákonná povinnost v zahájení správného řízení (či aby byla vůbec odpovědná osoba potrestána za závadný stav), pakliže osoba zajistí, aby tento stav byl odstraněn.

Tedy z historického hlediska je zřetelně vidět, že stát není ochoten potrestat ekonomicky důležité subjekty. Tuto skutečnost lze i zobecnit na kterýkoliv členský stát se silným automobilovým průmyslem. Do budoucna (zejména na základě možné výše pokuty) lze odhadnout, že ustanovení čl. 85 nařízení 2018/858 tak může skončit jako tzv. „papírový tygr“ bez skutečného účinku, jelikož členské státy nebudou chtít, aby jejich národní šampiony trestala Komise.

Palubní diagnostický systém dle nařízení 2018/858

Palubní diagnostický systém⁹⁷ (zkratkou OBD) je zařízení, které, zjednodušeně řečeno, monitoruje/kontroluje a vyhodnocuje stav vozidla a případně ohlásí jeho poruchu. Nařízení stanovuje povinnost výrobcům, aby poskytl přístup samostatným provozovatelům⁹⁸ nediskriminační a standardizovaný přístup k OBD.⁹⁹ Za samostatné provozovatele lze považovat i neautorizované opravny vozidel. Tato povinnost je poměrně zásadní, protože umožňuje všem osobám, které mají potřebné technické vybavení, aby mohly opravit vozidlo a nemusely být součástí sítě autorizovaných servisů, které mohou mít velice vysoké kvalitativní a kvantitativní požadavky pro vstup.

⁹⁶ VODIČKA, Jiří. In: JANČÁŘOVÁ, HANÁK a kol., 2019, op. cit., s. 38.

⁹⁷ Čl. 3 bod 49 nařízení 2018/858.

⁹⁸ Definice dle čl. 3 bodu 45 nařízení 2018/858 zní: „... fyzická nebo právnická osoba jiná než autorizovaný obchodní zástupce nebo opravna, která je přímo nebo nepřímě zapojena do oprav a údržby vozidel, včetně opraven, výrobců nebo distributorů opravárenských zařízení, nástrojů nebo náhradních dílů, vydavatelů technických informací, automobilových klubů, poskytovatelů silničních asistenčních služeb, subjektů nabízejících inspekční a zkušební služby a subjektů zajišťujících školení pro instalační techniky, výrobce a servisní techniky zaměřené na vybavení vozidel poháněných alternativními palivem; rozumí se tím také autorizované opravy, obchodní zástupci a distributori v rámci distribučního systému daného výrobce vozidla, pokud poskytují opravárenské nebo údržbářské služby k vozidlům, pro něž nejsou členy distribučního systému daného výrobce vozidel“.

⁹⁹ Čl. 61 odst. 1 nařízení 2018/858.

Je zde tudíž podpora hospodářskou soutěže, jež se může odrazit i v levnějších službách pro zákazníky. Zároveň je potřeba dodat, že OBD sice monitoruje/kontroluje a vyhodnocuje stav motoru, ale zároveň také může monitorovat chování vozidla a jeho emisní stopu. Tato funkce by mohla své využití nalézt v budoucnosti, kdy by se při pravidelných kontrolách a servisování mohly údaje odesílat do databází, které by je následně vyhodnocovaly. Bylo by například možné spočítat emisní stopu každého jednotlivého vozidla a např. vyměřit mu daň za vypuštěné emise.¹⁰⁰

Sankce dle nařízení 2018/858

Nařízení rozlišuje mezi sankcemi dle čl. 84 a správními pokutami dle čl. 85. Pozdější jmenované byly již částečně shora rozebrány spolu s pravomocemi Komise. Dále bude text zaměřen pouze na sankce dle čl. 84. Sankce dle čl. 84 odst. 1 lze uplatňovat vůči hospodářským subjektům a technickým zkušebnám. Nařízení nedefinuje konkrétní výše peněžitých sankcí, nastavení výše ponechává na diskreci členských států s tím, že jim pouze poskytuje obecný rámec, kterým by se měly řídit při stanovování. Jedná se o obecné podmínky, které lze nalézt v unijních předpisech a týkají se sankcí. Tedy, že sankce mají být přiměřené, odrazující a účinné. Podmínka přiměřenosti je dále upřesněna následujícím způsobem. Sankce mají být přiměřené zejména co se týče závažnosti nedodržení požadavků, a hlavně počtu nevyhovujících vozidel uvedených na trh.

Čl. 84 odst. 2 a 3 nařízení uvádí demonstrativní výčet sankcí, které může členský stát uložit. Jedná se zejména o padělání výsledků zkoušek pro schvalování typu, uvádění nepravdivých prohlášení v průběhu schvalovacích postupů, nedodržení požadavků na určení ze strany technických zkušeben, odmítnutí zpřístupnění informací a úmyslné dodávání vozidel na trh bez typového schválení či padělání dokladů, prohlášení o shodě a dal. Lze upozornit na to, že chybí výslovná sankcionovatelnost použití odpojovacího zařízení nebo podobného instrumentu dle čl. 13 odst. 5.¹⁰¹

Jak bylo shora popsáno, sankce se vztahují pouze na hospodářské subjekty a technické zkušebny. Velkou skupinou subjektů, které se mohou dopustit závadného chování, jsou členské státy. Částečně lze navázat na již shora

¹⁰⁰ K tomuto tématu viz dále v textu.

¹⁰¹ Tu lze najít až v nařízení č. 715/2007.

uvedenou problematiku v části věnující se novým pravomocem Komise. Tedy, zda má Komise dostatečné prostředky na to, aby donutila členské státy k efektivnímu trestání hospodářských subjektů, které tvoří jejich pilíře ekonomik. Zde se už nejedná o to, zda má členský stát stanovené sankce v souladu s podmínkami, které jsou definovány ve čl. 84 odst. 1 nařízení (efektivní, proporcionální a odrazující). Jedná se zejména o situaci, kdy členský stát má sice sankce ve shodě s unijním právem, nicméně odmítá zahajovat řízení či trestat efektivně. Lze mít za to, že by Komise, v případě, že by se o tomto jednání dozvěděla, mohla zahájit řízení o nesplnění povinnosti (infringement procedure dle čl. 258 SFEU¹⁰²). K tomu již také v minulosti došlo. Všechny níže uvedené případy Komise a SDEU se týkají směrnice 2007/46/ES (a nařízení č. 715/2007), která předcházela nařízení 2018/858, a je tedy možné z ní do určité míry vycházet.¹⁰³ Do kontrastu těchto zahájených řízení o nesplnění povinnosti lze postavit dlouhodobou nečinnost Komise (léta 2009-2015) ve věcech monitorování implementace směrnice 2007/46/ES.¹⁰⁴ Komise také dlouho nereagovala na informace, že vozidla v provozu emitují daleko více emisí než je uvedeno na certifikátu schválení typu a veřejným tajemstvím bylo používání odpojovacích zařízení.¹⁰⁵

Komise zahájila v prosinci roku 2016 řízení proti Německu, Lucembursku, Španělsku a Spojenému království, a to z důvodu neaplikace pokut vůči skupině VW kvůli použití odpojovacího zařízení (tyto členské státy vydaly certifikát schválení typu vozidlům, která zařízení používala).¹⁰⁶ V červenci roku 2017 poslala Komise předmětným členským státům další výzvu a v květnu roku 2018 druhou výzvu (s výjimkou Španělska).¹⁰⁷

¹⁰² LANGLET, David a Said MAHMOUDI. *EU environmental law and policy*. 1. vyd. Oxford: Oxford University Press, 2016, s. 135.

¹⁰³ Nařízení je analyzováno blíže v podkapitole 2.1.2.

¹⁰⁴ KRÄMER, 2016, op. cit., s. 73.

¹⁰⁵ Ibid.

¹⁰⁶ Tisková zpráva IP/16/4214. Car emissions: Commission opens infringement procedures against 7 Member States for breach of EU rules *ec.europa.eu* [online]. European Commission, 8. 12. 2016 [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/EN/IP_16_4214

¹⁰⁷ Databáze Komise schraňující veškerá řízení o nesplnění povinnosti má k 17. březnu 2020 u všech zmíněných případů (č. 20162179 [ES], č. 20162180 [DE], č. 20162182 [LU], č. 20162183 [GB]) aktivní status, tedy že řízení stále pokračuje. Dostupné z: https://ec.europa.eu/atwork/applying-eu-law/infringements-proceedings/infringement_decisions/index.cfm

V květnu 2017 zahájila Komise řízení dle čl. 258 SFEU vůči Itálii, jelikož ta udělila certifikát schválení typu koncernu Fiat Chrysler, který, jak se ukázalo, taky podváděl při emisních testech.¹⁰⁸ Itálie ale nařídila svolání všech zasažených vozidel.^{109, 110}

Judikatury SDEU není v předmětné materii mnoho. Porušení povinnosti v neaplikování sankcí je jedním ze žalobních bodů pouze v případě C-668/16¹¹¹. Podle Komise porušila Spolková republika Německo povinnosti vycházející ze směrnice 2007/46/ES, když v souladu se čl. 46¹¹² předmětné směrnice neuložila sankce společnosti Daimler AG za porušení povinností vyplývajících ze směrnice.¹¹³ SDEU se ztotožnil s argumentací Komise a dál uvedl, že: „... *Spolková republika Německo ... nepřijala nezbytná opatření pro uplatňování sankcí uvedených v článku 46 ... s cílem zajistit, aby výrobci dodržovali články ... které se týkají shody výroby a vydávání prohlášení o shodě ...*“¹¹⁴, což v konečném důsledku znamenalo, že členský stát porušil předmětné články směrnice 2007/46/ES.

2.1.2 Unijní regulace emisí z vozidel

Skleníkové plyny a znečišťující látky jsou v unijní právní úpravě od sebe odděleny, tedy každá skupina je regulována jinými předpisy. Mají však společný základ v nařízení 2018/858, byť předmětné nařízení neodkazuje přímo na regulaci týkající skleníkových plynů.

Nařízení 2018/858 definuje obecný rámec pro proces typového schvalování, který je dále zpřesňován regulačními akty dle přílohy II tohoto nařízení. Znečišťující látky a procesy jejich posuzování spolu s limity jsou dle přílohy II upraveny nařízením č. 715/2007, které bude dále podrobněji

¹⁰⁸ Tisková zpráva IP/17/1288. *ec.europa.eu* [online]. European Commission, 17. 5. 2017 [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_17_1288

¹⁰⁹ Tisková zpráva IP/18/3450. *ec.europa.eu* [online]. European Commission, 17. 5. 2018 [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/EN/IP_18_3450

¹¹⁰ Tento případ má také aktivní status k 17. březnu 2020, č. 20172044 [IT]. Viz pozn. č. 107.

¹¹¹ Rozsudek Soudního dvora (druhého senátu) ze dne 4. 10. 2018, *Evropská komise vs. Spolková republika Německo*, C-668/16.

¹¹² Článek stanoví obecný rámec pro stanovení výše sankcí.

¹¹³ Bod 83. Rozhodnutí SDEU C-668/16.

¹¹⁴ *Ibid.*, bod 89.

analyzováno spolu s prováděcím nařízením č. 692/2008 a prováděcím nařízením 2017/1151. Dále bude v kapitole analyzováno nařízení 2019/631, které tvoří další větev emisní regulace, konkrétně regulaci CO₂. Stejně jako u předchozí kapitoly se text nebude věnovat výkladu všech ustanovení, nýbrž takových, která lze označit za přelomová či takových, která vzbudila rozruch zejména u hospodářských subjektů.¹¹⁵

2.1.2.1 Znečišťující látky

Nařízení č. 715/2007¹¹⁶

Primárním účelem právní úpravy týkající se znečišťujících látek (a typového schvalování) nebyla v době jejího přijímání ochrana životního prostředí, ale ochrana vnitřního trhu¹¹⁷ a ekonomický rozvoj, což mělo být dosaženo harmonizací podmínek pro typové schvalování v rámci EU (tehdy ještě Evropského společenství). Na druhou stranu lze nalézt i několik příkladů zaměřených na zlepšování kvality ovzduší i v nařízením č. 715/2007¹¹⁸, byť ochrana životního prostředí nebyla v období vzniku nařízení takovým celospolečenským tématem, jako je tomu dnes. Na tomto místě je vhodné upozornit na bod 6 preambule. Předmětný bod deklaruje, že je potřeba snížit emise oxidů dusíku z naftových vozidel, ovšem zároveň je apel na zachování diesellových vozidel a jejich potenciálního rozvoje a významnosti pro vnitřní trh, ale i klima (nižší produkce CO₂). Dále tento bod uvádí, že představení mezních hodnot Euro 6 (v době přijetí nařízení ještě neplatných), pomůže výrobcům vozidel k dlouhodobému a celoevropskému plánování vývoje vozidel. To se dnes může jevit jako poměrně úsměvné, a to právě s ohledem na kauzu Dieselgate. Z dostupných informací o kauze je známo, že výrobci vozidel dlouhodobě používali zařízení na změnu chování vozidel (odpojovací zařízení), jež jim umožňovalo plnit přísnější emisní limity (i limity Euro 6). Lze s nadsázkou tvrdit, že preambule tohoto nařízení se, do jisté míry, naplnila, byť zřejmě ne tak, jak to plánoval navrhovatel legislativy. Preambule zároveň klade důraz

¹¹⁵ Pro podrobnější popis VODIČKA, Jiří. In: *Cofola 2018*, op. cit., s. 89–112.

¹¹⁶ Ve znění Nařízení 2018/858 ze dne 30. 5. 2018.

¹¹⁷ Body 1, 8, 19 a 27 preambule nařízení č. 715/2007 a bod 3 a 7 preambule nařízení 2018/858, byť poslední jmenované nařízení už výrazněji akcentuje ochranu životního prostředí v preambuli.

¹¹⁸ Body 1 a násl. preambule nařízení č. 715/2007.

na nové technologie a s nimi související nové, dosud neregulované emise¹¹⁹, které by mohly být do budoucna zjištěny.

Pakliže se zaměříme na alternativní paliva a vozidla, která by měla představovat budoucnost dopravy v EU, nabídnou toho definiční ustanovení poskrovnu. Jedná se tak zejména o „hybridní vozidlo“¹²⁰ či o „vozidlo poháněné alternativním palivem“¹²¹ nebo o „biopalivo“¹²². Mezi důvody pro nezahrnutí definic dalších alternativních paliv lze zařadit dobu vzniku regulace (rok 2007), jež se pojí i s faktickou nerozšířeností těchto paliv v té době. Lze spekulovat, že dalším důvodem pro nezahrnutí bateriových vozidel a vozidel s palivovými články je i to, že přímo neemitují znečišťující látky a skleníkové plyny.¹²³ Na druhou stranu, jak už bylo shora popsáno, bod 10 preambule nevyklučuje, že by v budoucnu mohla nastat situace, kdy se objeví dosud neregulované či neměřené emise.¹²⁴

Nařízení definuje i pojmy jako „odpojovací zařízení“¹²⁵ nebo „zařízení k regulaci znečišťujících látek“¹²⁶. Ustanovení týkající se odpojovacího zařízení je nutno analyzovat podrobněji, jelikož se jedná o příčinu kauzy Dieselgate a samotná regulace není úměrná závažnosti možných dopadů používání odpojovacího zařízení.

Nařízení stanovuje obecný zákaz používání odpojovacích zařízení¹²⁷, zároveň jsou však stanoveny konkrétní situace, za kterých lze zařízení použít.¹²⁸ Do kontrastu s tímto ustanovením lze postavit čl. 13 odst. 5 nařízení

¹¹⁹ Bod 10 preambule nařízení č. 715/2007.

¹²⁰ Dle čl. 3 bodu 1 nařízení č. 715/2007: „*hybridním vozidlem* se rozumí vozidlo s nejméně dvěma různými měniči energie a dvěma různými systémy akumulace energie (na vozidle) pro účely pohonu vozidla“.

¹²¹ Čl. 3 odst. 17 nařízení č. 715/2007. Definice se shoduje s definicí v čl. 3 bod 29 nařízení 2018/858. Pro rozbor definičního ustanovení viz předchozí kapitola.

¹²² Dle čl. 3 bodu 16 nařízení č. 715/2007: „*biopalivo* se rozumí tekutá nebo plynná paliva určená pro dopravu a vyrobená z biomasy“.

¹²³ Emise emitují zařízení, která vyrábí elektřinu a vodík a u vodíku dále samotná doprava paliva do plnicí stanice. Tato problematika ovšem nebyla při vzniku regulace řešena, jelikož nebyla tato alternativní paliva dostatečně rozšířená na trhu.

¹²⁴ Případně by se mohlo jednat o jinou metodiku výpočtu měření emisí. Např. well-to-wheel oproti tank-to-wheel.

¹²⁵ Čl. 3 bod 10 nařízení č. 715/2007.

¹²⁶ Čl. 3 bod 11 nařízení č. 715/2007: „*zařízením k regulaci znečišťujících látek* se rozumí ty konstrukční části vozidla, které regulují nebo omezují emise z výfuku a emise způsobené vypařováním“.

¹²⁷ Čl. 5 odst. 2 nařízení č. 715/2007.

¹²⁸ Ibid.

2018/858, který definuje obecný zákaz pro vozidla, jež by obsahovala strategie či jiné prostředky, které by měnily jejich výkonnost v průběhu zkušebních postupů tím způsobem, že by jinak za běžných okolností nebyla v souladu s nařízením 2018/858. Vztah těchto ustanovení není problematický, jelikož nařízení 2018/858 je obecný právní předpis, kdežto nařízení č. 715/2007 má povahu speciální vůči nařízením 2018/858. Tedy výjimky v použití odpojovacího zařízení mohou být aplikovány. Na druhou stranu si lze postesknout nad nerozhodností unijního legislativce, jelikož ten mohl v novém nařízením zakázat používání odpojovacích zařízení bez výjimek.¹²⁹ Ovšem zákaz a výjimky odpojovacích zařízení definuje i právní úprava USA. Zároveň však, a to je největší rozdíl oproti unijní právní úpravě, podrobně definuje podmínky ex ante oznámení a přezkumu žádostí o povolení k jejich užití.¹³⁰ Naproti tomu byl přístup EU k této problematice do kauzy Dieseldgate poměrně laxní, jelikož nařízením č. 715/2007 sice stanovilo obecný zákaz a výjimky pro tato zařízení, ale dále nedefinovalo konkrétní podmínky přezkumu oprávněnosti jejich použití. Bližší podmínky mělo definovat prováděcí nařízením č. 692/2008, ale to se touto problematikou nezabývalo až do roku 2016, kdy byly v této problematice učiněny prvotní legislativní kroky v návaznosti na kauzu Dieseldgate.¹³¹

Jako zajímavost lze vyzdvihnout, že nařízením definovalo, v době vstoupení v platnost, povinnost pro nově typově schvalovaná vozidla, aby používala zařízení k regulaci znečišťujících látek. Tedy zařízení, které je v běžné řeči známé jako filtr pevných částic (někdy též DPF)¹³² Dnes se již DPF považuje za samozřejmost, byť stále, zejména v České republice, na něj pohlížejí provozovatelé a vlastníci vozidel jako na něco zbytečného či dokonce obtěžujícího.¹³³

¹²⁹ Čl. 86 nařízením 2018/858, který mění a ruší některá ustanovení nařízením č. 715/2007.

¹³⁰ Defeat devices under the U.S. and EU passenger vehicle emission testing regulations. *ICCT: The International Council on Clean Transportation* [online]. International Council on Clean Transportation, s. 2–5 [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_defeat-devices-reg-briefing_20160322.pdf

¹³¹ Stalo se tak s přijetím nařízením 2016/646 viz dále v kapitole. K tomuto lze dodat, že SDEU ve svém rozhodnutí ze dne 17. prosince 2020, C-693/18, konstatoval, že jakékoliv odpojovací zařízení, které by sloužilo k ochraně motoru, ale zároveň měnilo výsledky typového schvalování vozidla, je zakázané.

¹³² SADELEER, 2016a, op. cit., s. 14.

¹³³ Pro více informací o odpovědnosti provozovatelů a vozidel při odstranění DPF viz VODIČKA, Jiří. In: JANČÁŘOVÁ, HANÁK a kol., 2019, op. cit., s. 33–36.

Dále je nutno upozornit, že nařízení definuje konkrétní mezní hodnoty emisí Euro 6 pro vozidla se zážehovým a vznětovým motorem, které se kontrolují během procesu typového schvalování.¹³⁴ Rozdělení na vznětový a zážehový motor existuje z toho důvodu, že každý z motorů využívá jiné technologie, a navíc mají některé znečišťující látky jinou výši mezní hodnoty. U všech osobních vozidel (vznětový i zážehový motor) se měří mezní hodnoty pomocí hmotnosti v miligramech na ujetý kilometr¹³⁵, a to u látek CO, NO_x, PM (hmotnost částic). Zároveň se měří i PN, tedy počet částic na kilometr. Zvláště se u zážehového motoru měří znečišťující látka THC (celková hmotnost uhlovodíků) a NMHC (hmotnost nemethanových uhlovodíků). Poslední měřená látka je monitorována pouze u vznětového motoru a jedná se o součet hmotnosti THC + NO_x.

Nařízení definuje výrobcům několik povinností, které musí dodržet při novém schválení typu vozidla.¹³⁶ První povinnost výrobce tkví v prokázání, že typ vozidla byl schválen v souladu s tímto nařízením a prováděcími opatřeními (např. prováděcí nařízení č. 692/2008). Tato povinnost se zároveň zrcadlí (byť pouze významově) zejména ve čl. 5 odst. 1 nařízení 2018/858. Tedy lze rozvést, že vozidlo musí splňovat náležitosti z prováděcích opatření, nařízení č. 715/2007 a nařízení 2018/858, byť by stačilo uvést, že by mělo splňovat náležitosti z nařízení 2018/858, neboť to subsumuje všechny ostatní regulační akty. Další povinností je zajištění, že vozidlo bude odpovídat schváleným specifikacím po dobu nejméně 5 let nebo ujetí 100 tis. kilometrů, přičemž se po dosažení některé z těchto hodnot kontroluje shodnost v provozu.¹³⁷ Zároveň zařízení, která regulují znečišťující látky, musejí mít životnost nejméně 160 tis. kilometrů.¹³⁸ Zkušební postup ověřování shodnosti v provozu může dále přezkoumávat Komise v rámci komitologie.¹³⁹

Předpis taktéž umožňuje státům vypisovat finanční pobídky, které by měly dopomoci k rychlejšímu obnovení vozového parku¹⁴⁰. Konkrétně se jedná

¹³⁴ Tabulka 2 příloha I nařízení č. 715/2007.

¹³⁵ Tato jednotka se použije u všech dalších znečišťujících látek.

¹³⁶ Jedná se pouze o čl. 4 a čl. 5 nařízení č. 715/2007, jelikož celá kapitola III je s nástupem použitelnosti nařízení 2018/858 zrušena.

¹³⁷ Čl. 4 odst. 2 nařízení č. 715/2007.

¹³⁸ Ibid.

¹³⁹ Ibid., Čl. 4 odst. 4.

¹⁴⁰ A v teorii i snížení emisí z vozidel.

o finanční pobídky pro sešrotování vozidel.¹⁴¹ Obecně lze říci, že dobře nastavené pobídky pro sešrotování mohou obnovit či restartovat ekonomiku v případě krize (např. pandemie koronaviru, která způsobila propad prodeje nových vozů a zastavení výroby). Nutno podotknout, že v obecné rovině lze s pobídkami souhlasit, ale je potřeba definovat podmínky pro jejich udělení takovým způsobem, aby odrazily současný technologický vývoj a celospolečenský záměr ve snižování emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek.¹⁴²

Unijní předpis nestanovil sankce jako takové, ale pouze existuje povinnost adresovaná členskými státy, aby stanovily adekvátní a odrazující sankce pro výrobce automobilů, pakliže by nespĺnili některou povinnost z předmětného nařízení.¹⁴³ Zde lze opět odkázat na sankční ustanovení ve čl. 84 nařízení 2018/858, která jsou věrným odrazem sankčních ustanovení v nařízení č. 715/2007. Upozornit lze pouze na zásadní diskrepanci mezi těmito sankčními ustanoveními, a to konkrétně čl. 13 odst. 2 písm. d) nařízení č. 715/2007, jež definuje použití odpojovacího zařízení jako jednání, které má vést k sankci. Tento jediný skutek není definován v sankčních ustanoveních nařízení 2018/858.

Prováděcí nařízení č. 692/2008¹⁴⁴

Prováděcí nařízení č. 692/2008 je svojí povahou komplementární k nařízení č. 715/2007, jelikož provádí jeho ustanovení čl. 4, 5 a 8¹⁴⁵. To znamená, že detailně rozvádí povinnosti výrobců a požadavků na zkoušky vozidel. Definiční ustanovení prováděcího nařízení jdou pojmově dál než definiční ustanovení nařízení č. 715/2007 a definují zejména pojmy jako „*elektrické*

¹⁴¹ Čl. 12 odst. 2 nařízení č. 715/2007.

¹⁴² BOUŠKA Michael a Adam VÁCHAL. Německé automobily vyzvaly k zavedení šrotového. To by mohlo nastartovat i český trh. *ihned.cz* [online]. MAFRA, a. s, 22. 4. 2020 [cit. 2. 5. 2020]. Dostupné z: <https://archiv.ihned.cz/c1-66753650-nemecke-automobily-vyzvaly-k-zavedeni-srotovneho-to-by-mohlo-nastartovat-i-cesky-trh>

¹⁴³ Čl. 13 nařízení č. 715/2007.

¹⁴⁴ Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008 kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla ve znění Nařízení Komise (EU) 2018/1832 ze dne 5. listopadu 2018.

¹⁴⁵ Tímto článkem se nebude text dále zabývat, a to z toho důvodu, že bude zrušen od 1. září 2020. Viz předchozí text.

bnací ústrojí¹⁴⁶, „výhradně elektrické vozidlo“¹⁴⁷ či „vozidlo s vodíkovými palivovými články“¹⁴⁸. Tyto definice lze považovat za výrazný krok vpřed, jelikož pomocí nich Komise potvrdila, že i tato vozidla je nutné nějakým způsobem hromadně testovat a mít tak harmonizované podmínky pro testování v rámci EU. Zároveň lze usoudit, že legislativním zakotvením stvrzuje, že předmětná vozidla již nelze považovat za tržní niky a počítá se s jejich masovým rozšířením. Z definičních ustanovení lze ještě dále vyzdvihnout konkrétní ustanovení týkající se samotného typového zkoušení, jelikož právě ty byly přijímány jako následek kauzy Dieselgate a měly dopomoci k rigoróznějšímu testování vozidel. Jedná se zejména o „emise při skutečném provozu“¹⁴⁹, „přenosný systém pro měření emisí (PEMS)“¹⁵⁰, „základní emisní strategii“¹⁵¹ a „pomocnou emisní strategii“¹⁵².

Co se týká typového schvalování, prováděcí nařízení již podrobně definuje podmínky, za kterých je možné vozidlo typově schválit.¹⁵³ Jedná se zejména o požadavky zahrnující podmínky pro průběh testování, proces schvalování, nároky na technické vybavení, dílčí postupy, výpočty a dal.¹⁵⁴ Čl. 5 prováděcího nařízení specifikuje požadavky na informace, které musí výrobce přiložit k žádosti o schválení typu ES (dnes schválení typu EU). Po kauze Dieselgate přibyla povinnost poskytnout i rozšířenou složku dokumentace,

146 Čl. 2 bod 33 prováděcího nařízení č. 692/2008: „elektrickým hnacím ústrojím‘ systém, který se skládá z jednoho nebo více zásobníků elektrické energie, jednoho nebo více elektrických konvertorů a jednoho nebo více elektrických strojů, které mění uskladněnou elektrickou energii na mechanickou energii dodávanou kolům k pohonu vozidla“.

147 Čl. 2 bod 34 prováděcího nařízení č. 692/2008: „výhradně elektrickým vozidlem‘ vozidlo poháněné pouze elektrickým hnacím ústrojím“.

148 Čl. 2 bod 36 prováděcího nařízení č. 692/2008: „vozidlem s vodíkovými palivovými články‘ vozidlo poháněné palivovými články, které mění chemickou energii získávanou z vodíku na elektrickou energii sloužící k pohonu vozidla“.

149 Čl. 2 bod 41 prováděcího nařízení č. 692/2008: „emisemi při skutečném provozu‘ emise vozidla za běžných podmínek používání“.

150 Čl. 2 bod 42 prováděcího nařízení č. 692/2008: „přenosným systémem pro měření emisí (PEMS)‘ přenosný systém pro měření emisí splňující požadavky stanovené v dodatku 1 přílohy IIIA“.

151 Čl. 2 bod 43 prováděcího nařízení č. 692/2008: „základní emisní strategii‘ ... strategie pro emise, která je aktivní v celém rozsahu otáček a zatížení vozidla, dokud se neaktivuje pomocná emisní strategie“.

152 Čl. 2 bod 44 prováděcího nařízení č. 692/2008: „pomocnou emisní strategii‘ strategie pro emise, která se aktivuje nebo která nabírá či mění BEŠ za specifickým účelem nebo v reakci na specifický soubor okolních nebo provozních podmínek a která je aktivní pouze za těchto provozních podmínek“.

153 Čl. 3 odst. 10 prováděcího nařízení č. 692/2008.

154 Příloha prováděcího nařízení č. 692/2008.

kteřá má obsahovat základní emisní strategie (BES) a pomocné emisní strategie (AES) a další parametry, které by emisní strategie nějakým způsobem měnily či informace o tom, které z těchto strategií by mohly být během zkušebních postupů aktivní.¹⁵⁵ Jinými slovy Komise chce po výrobcích, aby dobrovolně oznámili, zda vozidlo obsahuje strategii (např. program), který by měnil či mohl měnit chování vozidla při zkušebních testech, tedy vlastně odpojovací zařízení. Na jednu stranu lze hodnotit toto ustanovení jako posun, v rámci něhož Komise definovala alespoň nějaké podmínky pro možná odpojovací nebo podobná zařízení. Na druhou stranu i toto ustanovení je stále neadekvátní, jelikož jeho formulace je vágní a svou povahou se zdá být spíše proklamativního charakteru než imperativního. Zde má unijní regulace stále velké nedostatky.

Dodatek 6 přílohy I definuje systém číslování certifikátů ES. Systém číslování je znám i široké veřejnosti, jelikož se jedná o značování emisních norem za pomoci čísla a písmena, tedy číslování začíná emisní normou Euro 5a a končí emisní normou Euro 6d. K tomuto číslování je komplementární norma OBD, která začíná Euro 5 a končí normou Euro 6-2. V praxi se často tyto dvě hodnoty zaměňují, přičemž je důležité poznamenat, že se každá pojí s jiným procesem. Emisní norma Euro [Xy] definuje mezní hodnoty znečišťujících látek, které se měří při typovém schvalování. Naproti tomu norma OBD Euro [X] se pojí s palubním diagnostickým systémem a mezními hodnotami, které se měří při kontrole shodnosti vozidla v provozu¹⁵⁶. Samotná tabulka plní zejména informační funkci pro výrobce a schvalovací orgány, jelikož stanovuje závazná data, která určují, dle kterých Euro norem (a tím pádem mezních hodnot) se bude muset nový typ vozidla schvalovat a od kdy se touto normou budou muset řídit všechna nová vozidla uváděná na trh. Samotné označení emisní normy Euro s číslovkou a písmenem lze vysvětlit tak, že číslo se týká limitů uvedených v příloze I nařízení č. 715/2007 a písmeno se pojí s konkrétním požadavkem stanoveným v tabulce 1 dodatku 6 přílohy I prováděcího nařízení č. 692/2008. Pakliže se zaměříme na alternativní paliva, definuje příloha XII prováděcího nařízení požadavky na měření spotřeby paliva (za to se považuje i vodík), ale také požadavky na měření

¹⁵⁵ Čl. 5 odst. 11 prováděcího nařízení č. 692/2008.

¹⁵⁶ Bod 2.3.3 přílohy XI prováděcího nařízení č. 692/2008.

elektrické energie a elektrického akčního dosahu (dojezdu). Co se týká testování schvalování typu BEV¹⁵⁷ a elektrických vozidel s palivovými články, potom se u těchto vozidel testuje pouze položka výkon motoru a položka zahrnující emise CO₂, spotřeba paliva a elektrické energie a elektrický dosah.¹⁵⁸ Tento postup je samozřejmě zcela logický, jelikož tato vozidla neprodukují žádné znečišťující látky. Všechny ostatní typy motorů s různými druhy paliv se musí do větší či menší míry podrobit podrobnějším testům při procesu typového schvalování.¹⁵⁹

Další následek kauzy Dieselpgate, který se projevil v právní úpravě, je změna druhu testování při typovém schvalování vozidel plnící emisní normy Euro 6 a dál. Změna testů konkrétně dopadla na nové typy vozidel plnící emisní normu Euro 6d-TEMP, která je platná od 1. září 2017. Samotné testování dnes spočívá v ověření emisí při skutečném provozu (RDE)¹⁶⁰ a zkoušce v laboratoři dle cyklu WLTP¹⁶¹. Jízda vozidla v rámci RDE by měla více odpovídat reálným podmínkám provozu vozidla, kdy má vozidlo náhodně zrychlovat či zpomalovat a dále je kladen větší důraz na jízdu ve městech.¹⁶² Je třeba dodat, že podmínkou testování v provozu je použití přenosného systému měření emisí (PEMS).¹⁶³ Na začátku testování RDE je stanovena mezní hodnota emisí, která nesmí být za žádných okolností překročena během celé životnosti vozidla. Tato hodnota se vypočítá zejména za pomoci emisních limitů stanovených pro emisní normu Euro 6 v tabulce 2 přílohy I nařízení č. 715/2007 a konečných faktorů shodnosti.¹⁶⁴ Faktor shodnosti je veličina, která je měřena pomocí PEMS přímo v provozu. V době přijímání prováděcího nařízení si byla Komise vědoma, že razantní zpřísnění podmínek může mít neblahý dopad na výrobce vozidel, a tak místo konečných faktorů shodnosti umožnila po celou dobu platnosti emisní normy

¹⁵⁷ Zkratka k: Bateriová elektrická vozidla.

¹⁵⁸ Bod 2.4.1 přílohy I prováděcího nařízení č. 692/2008.

¹⁵⁹ Ibid.

¹⁶⁰ Příloha IIIA prováděcího nařízení č. 692/2008.

¹⁶¹ Ten nahradila starý testovací cyklus NEDC, který již delší dobu neodpovídal současným standardům. Pro krátké srovnání viz dále v kapitole.

¹⁶² SADELEER, 2016a, op. cit., s. 21.

¹⁶³ Dodatek 1 přílohy IIIA prováděcího nařízení č. 692/2008. Toto zařízení slouží jako přístroj k měření emisí, které se namontuje k výfuku vozidla a pomocí něj se potom v běžném provozu zjišťují hodnoty emitovaných plynů a částic.

¹⁶⁴ Bod 2.1 přílohy IIIA prováděcího nařízení č. 692/2008.

Euro 6d-TEMP¹⁶⁵ užití přechodných faktorů shodnosti. Kvantitativní požadavky pro limity faktorů shodnosti jsou v prováděcím nařízení č. 692/2008 stanoveny pouze pro NO_x. To v praxi znamená, že vozidla splňující předmětnou emisní normu mohou při typovém schvalování během RDE překročit mezní hodnotu NO_x až o 110 % (přechodný faktor shodnosti).¹⁶⁶ Vozidla splňující emisní normu Euro 6d¹⁶⁷ budou moci překročit mezní hodnotu NO_x o 50 % (konečný faktor shodnosti).¹⁶⁸

Prováděcí nařízení č. 692/2008 je od 1. ledna 2022 zcela nahrazeno prováděcím nařízením 2017/1151¹⁶⁹.

Prováděcí nařízení 2017/1151¹⁷⁰

Prováděcí nařízení 2017/1151 a prováděcí nařízení č. 692/2008 se do značné míry prolínají. Je to z toho důvodu, že novější prováděcí nařízení jednak novelizovalo starší prováděcí nařízení a zároveň jej zcela v budoucnu nahradí. Z tohoto důvodu bude dále poukázáno pouze na změny, které novější prováděcí nařízení oproti předchozímu zavádí. Ve zbytku lze vycházet z prováděcího nařízení č. 692/2008.

Opět je nejprve nezbytné krátce analyzovat definiční ustanovení, resp. pouze vybraná relevantní ustanovení. Kromě formulačních změn dřívějších definic¹⁷¹ lze najít i nové, které se sice mohou zdát běžné, ale poukazují na určitý myšlenkový vývoj a postoj Komise. Jedná se zejména o čl. 2 bod 33, který definuje „*vozidlo s výhradně spalovacím motorem*“. Definování tohoto druhu

¹⁶⁵ Platnost této normy pro nové typy vozidel je od 1. září 2017 až do 31. prosince 2019 a pro nová vozidla od 1. září 2019 až do 31. prosince 2020. Viz Dodatek 6 přílohy I prováděcího nařízení 2017/1151.

¹⁶⁶ Bod 2.1.2 přílohy IIIA prováděcího nařízení č. 692/2008.

¹⁶⁷ Platnost této normy pro nové typy vozidel je od 1. ledna 2020 a pro nová vozidla od 1. ledna 2021 konec platnosti této normy, zatím, není stanoven. Viz Dodatek 6 přílohy I prováděcího nařízení 2017/1151.

¹⁶⁸ Bod 2.1.1 přílohy IIIA prováděcího nařízení č. 692/2008.

¹⁶⁹ Čl. 19 prováděcího nařízení 2017/1151.

¹⁷⁰ Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ve znění Nařízení Komise (EU) 2020/49 ze dne 21. ledna 2020.

¹⁷¹ Čl. 2 body 34 prováděcích nařízení č. 692/2008 a 2017/1151.

vozidla vedle „výhradně elektrického vozidla“¹⁷² či „vozidla s palivovými články“¹⁷³ značí, že Komise konečně považuje alternativní pohony za rovnocenné partnery vozidlům se spalovacími motory.

Prováděcí nařízení 2017/1151 definuje povinnost některým vozidlům, aby po celou dobu jejich užívání monitorovala spotřebu paliva a/nebo elektrické energie. Monitorování má zajistit zařízení, které tyto údaje ukládá a určuje. Tato povinnost se zároveň uplatní pouze pro vozidla se spalovacími motory a hybridní vozidla, a to v konfiguraci s externím dobíjením a interním dobíjením.¹⁷⁴ Monitoring předemtných informací by měl sloužit jako další kontrola toho, zda schválené typy vozidel stále plní schválené technické specifikace vozidel a dlouhodobé pozorování může mít i informační hodnotu pro spotřebitele, kteří mohou dbát na spotřebu paliva.

Jako problematické ustanovení lze hodnotit čl. 5 odst. 8 prováděcího nařízení 2017/1151, jež pracuje s pojmem „*reprezentativní představitel typu vozidla*“, aniž by jej blíže definoval.¹⁷⁵ Reprezentativní vozidlo má být využito zejména při zkouškách pro schvalování typu vozidla dle tabulky I.2.4 přílohy I, je tedy možné konstatovat, že nařízení využívá tento pojem v různých obměnách v rámci celého svého textu. Nařízení definuje obecný rámec pro určení a výběr vozidel, která jsou využita pro zkoušky, při kterých je využít PEMS. Určená vozidla spadají do rodiny vozidel, která výrobce předkládá schvalovacímu orgánu pro testování.¹⁷⁶ Výběr typů vozidel se uplatní i při testování emisní zkoušky typu 1 dle přílohy XXI prováděcího nařízení, kdy v dílčí příloze 4 bodu 4.2.1.1 a násl. jsou definovány požadavky na výběr zkušební vozidla. Vozidla se definují dle interpolačních rodin¹⁷⁷ a na základě těchto rodin, které si opět vytvoří výrobce dle obecných kritérií, se vybírají vozidla k testování. Je tak na uvážení výrobce, jak rodinu vozidel poskládá a z jak vybavených vozidel se rodina vozidel bude skládat, pakliže dodrží základní rámec pro sestavení rodin. To dává výrobcům prostor, aby si zvolili pro ně nejvhodnější vozidla, která mohou snáze projít testováním.

¹⁷² Čl. 2 bod 34 prováděcího nařízení 2017/1151.

¹⁷³ *Ibid.*, čl. 2 bod 36.

¹⁷⁴ Čl. 4a prováděcího nařízení 2017/1151.

¹⁷⁵ Prováděcí nařízení č. 692/2008 také s tímto pojmem pracuje obdobně jako prováděcí nařízení 2017/1151, nicméně novější nařízení pojem upřesňuje a dále jej rozvíjí.

¹⁷⁶ Dodatek 7 přílohy IIIA prováděcího nařízení 2017/1151.

¹⁷⁷ *Ibid.*, bod 5.6 přílohy XXI.

Prováděcí nařízení zpřesňuje požadavky na rozšířenou složku dokumentace, kterou musí výrobci poskytnout schvalovacímu orgánu.¹⁷⁸ Nyní text výslovně spojuje problematiku používání pomocné emisní strategie (AES) a odpovídacích zařízení. Zároveň umožňuje, aby si výrobce, ještě před samotným procesem typového schvalování, nechal předběžně posoudit AES. Konkrétní náležitosti, které musí rozšířená složka dokumentace obsahovat, jsou stanoveny v příloze¹⁷⁹ prováděcího nařízení i spolu s metodikou samotného posuzování AES¹⁸⁰. Lze také vyzdvihnout, že každý rok skupina odborníků sestaví seznam nepřijatelných AES, který Komise musí zveřejnit.¹⁸¹ Předmětné ustanovení i s dodatky obsaženými v příloze lze hodnotit jako krok správným směrem a přiblížení se právní úpravě USA. Zároveň lze velice kladně hodnotit stanovení jednotné metodiky pro hodnocení pomocné emisní strategie, kterou budou moci využít všechny schvalovací orgány v rámci EU.

Prováděcí nařízení č. 692/2008 v dodatku 6 přílohy I definovalo pouze emisní normy Euro 6d-TEMP a Euro 6d. Prováděcí nařízení 2017/1151 v tomto trendu pokračuje a definuje pokračující emisní normy pro Euro 6d. Konkrétně se jedná o emisní normu Euro 6d-ISC-FCM, podle které se postupuje při typovém schvalování od 1. ledna 2020 a nová vozidla ji musí splňovat od 1. ledna 2021.¹⁸² Tato Euro norma vyžaduje, aby měření emisí při RDE bylo prováděno podle konečných faktorů shodnosti, vozidlo obsahovalo zařízení pro monitorování spotřeby paliva a/nebo elektrické energie, byly měřeny emise při vypařování uhlovodíků po dobu 48 hodin¹⁸³ a bylo postupováno dle nového testování shodnosti v provozu¹⁸⁴.

Posledním řešeným tématem v rámci prováděcího nařízení 2017/1151 jsou faktory shodnosti, které byly shora popsány v prováděcím nařízení č. 692/2008. Nejvýraznější dvě změny lze identifikovat při konečných faktorech shodnosti, kdy je nově tolerance během měření hmotnosti NO_x snížena z 0,5 na 0,43, což znamená zprísnění nároků během měření této znečišťující

¹⁷⁸ Ibid., čl. 5 odst. 11.

¹⁷⁹ Ibid, dodatek 3a přílohy I.

¹⁸⁰ Ibid, dodatek 3b přílohy I.

¹⁸¹ Ibid, čl. 5 odst. 11.

¹⁸² Ibid, písmeno AP dodatku 6 přílohy I.

¹⁸³ Jedná se o prodloužené testování vypařování uhlovodíků, které se uvolňují z plastových dílů a především nádrží.

¹⁸⁴ Část B příloha II prováděcího nařízení 2017/1151.

látky. Tolerance je stanovena s ohledem na výsledky předchozích měření a technologického vývoje a je tedy možné, že se do budoucna bude dále snižovat. Druhá změna se projevila jak v tabulce pro konečné faktory shodnosti, tak pro přechodné faktory shodnosti. Nově se tak měří počet částic (PN).¹⁸⁵ Dle tabulek 2.1.1 a 2.1.2 přílohy IIIA lze do budoucna očekávat i měření dalších látek za pomoci PEMS. Jmenovitě lze uvést hmotnost CO, celkovou hmotnost THC a součet celkových hmotností THC+NO_x.

NEDC vs. WLTP

Pro doplnění základního rámce typového schvalování je nezbytné krátce analyzovat laboratorní testovací cykly New European Driving Cycle (NEDC) a Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP). Obecně lze konstatovat, že se jedná o jízdní cykly, jejichž účelem je zjistit spotřebu paliva a produkci emisí vozidel za ideálních (laboratorních) podmínek. Výhodou těchto testů je kontrolované prostředí, ve kterém se odehrávají, což umožňuje za stejných podmínek vyzkoušet různá vozidla a dále, zejména v případě testování stejného typu vozidla, dosáhnout obdobných výsledků v různých laboratořích v rámci EU. Kontrolované prostředí je zároveň i nevýhodou, jelikož tyto testy nemohou nahradit provoz vozidla v běžném provozu, což se dnes supluje pomocí RDE.

Původní verze NEDC (ECE-15)¹⁸⁶ vznikla na základě dnes již neplatné směrnice 70/220/EHS¹⁸⁷, která přejala (s dílčími změnami) Nařízení č. 15 Evropské hospodářské komise OSN – „*Jednotná ustanovení pro schvalování typu vozidel se zážehovým motorem z hlediska plynných znečišťujících látek*“.¹⁸⁸ Toto nařízení bylo součástí Dohody UNECE. V průběhu let si společenství test dále upravovalo a definovalo další podmínky pro testování vozidel. Cyklus NEDC se skládá z několika částí, přičemž se hodnoty sledovaných látek začínají měřit při startu chladného motoru vozidla. Cykly měření jsou dva a mají napodobit jízdu městskou zástavbou a agresivnější jízdu mimo město.

¹⁸⁵ Ibid., bod 2 přílohy IIIA.

¹⁸⁶ Přehledný popis technické specifikace lze nalézt na ECE 15 + EUDC / NEDC. *DieselNet* [online]. ECOpoint Inc. [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <https://dieselnet.com/standards/eu/ld.php#test>

¹⁸⁷ Směrnice Rady ze dne 20. března 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečištění ovzduší plyny zážehových motorů motorových vozidel (70/220/EHS).

¹⁸⁸ Preambule směrnice 70/220/EHS.

Tento test nevěnuje pozornost specifickým jednotlivých vozidel, kdy zejména nekalkuluje s pohotovostní hmotností vozidla, tlakem v pneumatikách, klimatizací atd. Pakliže porovnáme výsledky měření emisí NO_x cyklu NEDC s výsledky měření těchto emisí v běžném provozu, dojdeme k závěru, že se jednotlivé hodnoty liší o více než 200 %.¹⁸⁹ Z toho lze usoudit, že NEDC dnes již není vhodným nástrojem k měření emisních norem Euro. Na druhou stranu poměrně odlišný výsledek je při měření emisí CO₂, kdy se laboratorní cyklus liší od běžného provozu „jen“ o cca 20 %.¹⁹⁰

Prováděcí nařízení 2017/1151 definovalo cyklus WLTP¹⁹¹ jako obligatorní zkušební cyklus, který se bude využívat u nově schvalovaných typů vozidel. Tento cyklus také vznikl na půdě OSN, a to opět v rámci Evropské hospodářské komise, ovšem na základě dohody z roku 1998 o globálních technických regulacích (známá též jako tzv. paralelní dohoda)¹⁹². Tím, že vznikl na půdě OSN, je harmonizován napříč mezinárodním společenstvím, to zároveň umožňuje snadnější export vozidel do ciziny.

Cyklus je, stejně jako shora uvedený test, prováděn v laboratoři za kontrolovaných podmínek, ovšem s tím rozdílem, že některé prvky testování se více podobají běžnému provozu, to znamená, že by i výsledky měly více odpovídat chování vozidla v běžném provozu. Zkoušení se skládá z několika cyklů, kdy každý z cyklů odpovídá jiné skupině vozidel. Zároveň existuje i několik zkušebních cyklů pro hybridní a elektrická vozidla. Každý cyklus je rozdělen do několika segmentů, a to dle nejvyšší dosažené rychlosti v dané kategorii. V rámci segmentu se provádějí další úkony jako brzdění, zrychlování atd. Každý cyklus trvá 30 minut (NEDC trval 20 min). WLTP kalkuluje se specifickostí každého vozidla, tzn. s pohotovostní hmotností vozidla, velikostí kol, pohonem všech kol atd. Jak bylo popsáno již výše, s tímto testovacím jízdním cyklem se také pojí testovací cyklus RDE, který tvoří jeho komplementární část.

¹⁸⁹ DEGRAEUWE, WEISS, op. cit., s. 236–237.

¹⁹⁰ FONTARAS, DILARA, op. cit., s. 729.

¹⁹¹ Přehledný popis technické specifikace lze nalézt na Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Cycle (WLTC). *DieselNet* [online]. ECOpoint Inc. [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <https://dieselnet.com/standards/eu/ld.php#test>

¹⁹² Krátké shrnutí WLTP i se zněním viz UNECE adopts more accurate fuel efficiency and CO₂ test for new cars (WLTP). *UNECE* [online]. United Nations Economic Commission for Europe [cit. 25. 4. 2018].

Rozsudek T-339/16¹⁹³

Rozsudek Tribunálu je nejzásadnějším a také zatím jediným relevantním soudním rozhodnutím, které se týká emisí znečišťujících látek. Předmětné rozhodnutí se týká nejen typového schvalování dle směrnice 2007/46/ES, kvality ovzduší dle AQD¹⁹⁴ (zejména ve vztahu k mezním hodnotám pro NO_x), ale také kompetencí Komise a s tím spojeného definování faktorů shodnosti dle prováděcího nařízení č. 692/2008.

Aniž by se zacházelo do detailů merita věci, lze hlavní myšlenky shrnout následujícím způsobem. Směrnice 2007/46/ES¹⁹⁵ a její ustanovení čl. 4 odst. 3 je natolik kogentní, že neumožňuje adresátům, aby se od tohoto ustanovení jakýmkoliv způsobem odklonili, byť by to mohlo být v zájmu zlepšení kvality ovzduší dle AQD.¹⁹⁶ Tedy vozidlům, která byla typově schválena dle směrnice 2007/46/ES a splňují emisní normy Euro 6 dle nařízení č. 715/2007 „*členské státy nesmějí zakázat, omezit ani bránit registraci, prodeji, uvedení do provozu ani jízdě na silnici vozidel*“¹⁹⁷. Byť by se během RDE ukázalo, že vozidla překračují mezní hodnoty pro NO_x emisní normy Euro 6, ale zároveň splňují „*mezní hodnoty, které nelze překročit (NTE)*“¹⁹⁸, jež jsou v prováděcím nařízení č. 692/2008 definovány jako vyšší než mezní hodnoty v nařízení č. 715/2007.¹⁹⁹

Další signifikantní problém, který Tribunál řešil, byl, zda mohla Komise stanovit mezní hodnoty pro konečné faktory shodnosti a přechodné faktory shodnosti pro NO_x v bodech 2.1.1 a 2.1.2 přílohy IIIA prováděcího nařízení č. 692/2008, ve znění nařízení 2016/646²⁰⁰ shovívavěji, než jsou stanoveny mezní hodnoty NO_x pro vozidla v nařízení č. 715/2007. Jinými slovy, zda Komise překročila svoji pravomoc a zároveň ji i zneužila v rámci

¹⁹³ Rozsudek Tribunálu (devátého rozšířeného senátu) ze dne 13.12.2018, ve spojených věcech *Ville de Paris, Ville de Bruxelles a Ayuntamiento de Madrid vs. Evropská komise*, T339/16, T352/16 a T391/16..

¹⁹⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu.

¹⁹⁵ Nyní již nahrazena nařízením 2018/858 nicméně závěry Tribunálu jsou stále relevantní a lze je i nadále aplikovat.

¹⁹⁶ Bod 76 rozsudku T-339/16.

¹⁹⁷ Čl. 4 odst. 3 věta druhá směrnice 2007/46/ES. Stejná formulace je i ve čl. 6 odst. 5 nařízení 2018/858.

¹⁹⁸ Bod 2.1 přílohy IIIA prováděcího nařízení č. 692/2008.

¹⁹⁹ Bod 76 rozsudku T-339/16.

²⁰⁰ Bod 1 výrokové části rozsudku T-339/16.

komitologie, kdy nařízení 2016/646²⁰¹ (novelizující prováděcí nařízení) nově definovalo přechodné a konečné faktory shodnosti NO_x. Soud poukázal na to, že výslovné oprávnění Komise upravovat hodnoty NO_x není v nařízení č. 715/2007 nikde uvedeno.²⁰² Zároveň interpretací nařízení č. 715/2007 soud dovodil, že mezní hodnoty pro NO_x emisní normy Euro 6 jsou esenciální součástí tohoto nařízení. Soud shledal, že Komise zneužila a překročila své pravomoci, když v rámci faktorů shodnosti definovala mezní hodnoty NTE pro NO_x, které jsou ve výsledku vyšší než mezní hodnoty NO_x stanovené emisní normou Euro 6 v nařízení č. 715/2007. Je to z toho důvodu, že uvedené mezní hodnoty nařízení č. 715/2007 jsou jeho esenciální součástí a nelze je měnit jiným než legislativním postupem.²⁰³

Tribunál tedy anuloval v bodech 2.1.1 a 2.1.2 přílohu IIIA prováděcího nařízení č. 692/2008, ve znění nařízení 2016/646.²⁰⁴ Zároveň soud připomněl, že by se jeho výrok měl promítnout i do nařízení 2017/1151, které obsahuje stejná ustanovení a nahrazuje prováděcí nařízení č. 692/2008. Soud umožnil aplikovatelnost ustanovení po dobu 12 měsíců ode dne nabytí právní moci rozhodnutí.^{205, 206}

Rozhodnutí Tribunálu je přínosné nejen z toho pohledu, že definovalo vztah mezi právní úpravou týkající se typového schvalování a kvalitou ovzduší, kdy, zjednodušeně řečeno, sice existuje veřejný zájem na zlepšování kvality ovzduší, který se může realizovat v podobě možných opatření ze směrnice 2008/50/ES, zároveň je však tento zájem limitován veřejným zájmem na svobodném pohybu řádně schválených výrobků (vozidel dle směrnice 2007/46/ES) na vnitřním trhu. Nemenším přínosem předmětného rozhodnutí je i zrušení ustanovení, které de facto legalizovalo možnost, aby vozidla emitovala až dvakrát více emisí NO_x, než by měla.²⁰⁷

²⁰¹ Nařízení Komise (EU) 2016/646 ze dne 20. dubna 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6).

²⁰² Bod 119 rozsudku T-339/16.

²⁰³ Ibid., bod 126–134.

²⁰⁴ Ibid., bod 1 výrokové části.

²⁰⁵ Ibid., bod 2 výrokové části.

²⁰⁶ Dne 22. února 2019 byl podán kasační opravný prostředek Spolkovou republikou Německo ve věci C-177/19 P. Dne 22. února 2019 byl podán kasační opravný prostředek Maďarskem ve věci C-178/19 P. Dne 23. února 2019 byl podán kasační opravný prostředek Komisí ve věci C-179/19 P. Pro další informace viz <https://curia.europa.eu>

²⁰⁷ Bod 134 rozsudku T-339/16.

2.1.2.2 Emise CO₂

Nařízení 2019/631²⁰⁸

Druhou skupinou látek, jež vozidla produkují, jsou skleníkové plyny. Zejména se jedná o CO₂. V tomto ohledu upravuje unijní regulace tuto materii pomocí odlišného nařízení, než je nařízení č. 715/2007. Jedná se o nařízení 2019/631. I když se jedná o dvě rozdílná nařízení, tak novější nařízení, do určité míry, navazuje na nařízení č. 715/2007. Zároveň je i vhodné upozornit, že nařízení 2019/631 není považováno za regulační akt obsažený v příloze nařízení 2018/858, který se použije při typovém schvalování vozidel u neomezených sérií.²⁰⁹ Na druhou stranu vozidla, jež jsou schvalována individuálně, musí splnit technické požadavky, mimo jiné na emise CO₂ a spotřebu paliva.²¹⁰ Ani nařízení č. 715/2007 se nevěnuje problematice skleníkových plynů komplexně. Jakýsi odkaz je obsažen pouze v preambuli, kde se spojuje stanovování emisních norem s inovacemi, které by mohly dopomoci ke snížení CO₂.²¹¹ Prováděcí nařízení 2017/1151 jde v tomto směru dál a již ve čl. 3 odst. 3 podmiňuje schválení typu vozidla zkouškou na emise CO₂ a spotřebu paliva. Prováděcí nařízení také dále zpřesňuje podmínky pro tzv. „*ekologické inovace*“²¹², které mohou snižovat emise CO₂.²¹³ Je třeba také uvést, že prováděcí nařízení podrobně definuje podmínky testování spotřeby paliva a emisí CO₂ v rámci testování WLTP a za pomocí PEMS.²¹⁴

²⁰⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 ve znění Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/2173 ze dne 16. října 2020, kterým se mění přílohy I, II a III nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 s cílem aktualizovat parametry sledování a objasnit některé aspekty související se změnou v regulačním zkušebním postupu.

²⁰⁹ Část I příloha II nařízení 2018/858.

²¹⁰ *Ibid.*, část I bod 4 dodatku 2 části I přílohy II.

²¹¹ Bod 7 preambule nařízení č. 715/2007.

²¹² Viz dále v kapitole.

²¹³ Příloha XII prováděcího nařízení 2017/1151.

²¹⁴ *Srov. Ibid.*, příloha XXI.

Nařízení 2019/631 se hlásí ke klimatickým cílům obsaženým v Pařížské dohodě²¹⁵ a k cílům týkající se snižování emisí skleníkových plynů, tak jak jsou stanoveny v nařízení 2018/842^{216, 217}

Nejprve je třeba nastínit některá definiční ustanovení nařízení 2019/631, která jsou důležitá pro uchopení celé materie. Jedná se o specifické emise, které jsou v předmětném nařízení dvojího typu, kdy se jedná o „průměrné specifické emise CO₂“²¹⁸ a „specifické emise CO₂“²¹⁹. Nařízení stanoví i dva cíle. Definuje „cíl pro specifické emise“²²⁰ a „cíl pro vozový park EU“²²¹.

Nařízení od 1. ledna 2020 nastavilo cíl průměrných emisí pro vozový park EU z nově registrovaných vozidel ve výši 95 g CO₂/km. Hodnoty se budou do 31. prosince 2020 měřit dle zkušebního cyklu NEDC a od následujícího roku by měření mělo probíhat dle přísnějšího cyklu WLTP. To pro výrobce znamená, že vozidla splňující hodnoty dle staršího cyklu nemusí nutně dosahovat hodnot měřených dle nového cyklu.²²² Na druhou stranu lze kvitovat sjednocení měření všech látek dle jednoho testovacího cyklu.

Legislativní proces přijímání nařízení byl poněkud kontroverzní, a to zejména vzhledem ke snižování cílů pro vozový park EU, které jsou definovány ve čl. 1 odst. 4. Snižování je rozděleno do dvou fází. První fáze nastane 1. ledna 2025, kdy se cíle pro průměrné emise z vozového parku sníží o 15 % oproti roku 2021. Druhá fáze nastane od 1. ledna 2030, kdy se tyto cíle sníží o 37,5 %

²¹⁵ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 64/2017 Sb. m. s., o sjednání Pařížské dohody, přijaté v Paříži dne 12. prosince 2015.

²¹⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842 ze dne 30. května 2018 o závazném každoročním snižování emisí skleníkových plynů členskými státy v období 2021–2030 přispívajícím k opatřením v oblasti klimatu za účelem splnění závazků podle Pařížské dohody a o změně nařízení (EU) č. 525/2013.

²¹⁷ Čl. 1 odst. 1 nařízení 2019/631.

²¹⁸ Čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení 2019/631: „průměrnými specifickými emisemi CO₂“ ve vztahu ke výrobci průměr specifických emisí CO₂ ze všech nových osobních automobilů, jichž je výrobcem“.

²¹⁹ Čl. 3 odst. 1 písm. h) nařízení 2019/631: „specifickými emisemi CO₂“ emise CO₂ ze osobního automobilu nebo lehkého užitkového vozidla měřené v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a prováděcími nařízeními k němu [...]“.

²²⁰ Čl. 3 odst. 1 písm. j) nařízení 2019/631: „cíl pro specifické emise“ ve vztahu ke výrobci roční cíl určený podle přílohy I, nebo pokud je výrobci udělena výjimka podle článku 10, cíl pro specifické emise určený v souladu s uvedenou výjimkou“.

²²¹ Čl. 3 odst. 1 písm. k) nařízení 2019/631: „cíl pro vozový park EU“ průměrné emise CO₂ ze všech nových osobních automobilů nebo všech nových lehkých užitkových vozidel, kterých má být dosaženo v daném období“.

²²² Čl. 1 odst. 2 nařízení 2019/631.

oproti roku 2021. Původní návrh Komise počítal se snížením cílů ve druhé fázi „pouze“ o 30 %.²²³ Výbor životního prostředí Evropského parlamentu tento cíl zvýšil na 45 %²²⁴ a představil i dlouhodobý cíl od roku 2040 pro všechna nová vozidla, aby byla bezemisní.²²⁵ Konečné znění nabylo nyníjší smírnou podobu až po vyhoceném jednání v Radě, kde severské státy a Irsko žádaly snížení cílů nejméně o 50 % a naopak státy V4 a Německo²²⁶ chtěly zůstat u původního návrhu Komise.^{227,228} Návrhy obou skupin států jsou pochopitelné, jelikož odráží jejich postoj vůči životnímu prostředí a nastavení ekonomik. Německo, ČR a Slovensko se řadí mezi státy s největším exportem vozidel, a proto nebudou hlasovat pro návrh, který by mohl poškodit výrobce, a tedy jejich pilíře ekonomik. Naopak severské státy, které jsou zaměřeny spíše na ochranu životního prostředí a omezování skleníkových plynů, oprávněně vyžadují vyšší snížení. Formulace tohoto ustanovení se samozřejmě nelíbí ani výrobcům automobilů, kteří proti němu pravidelně brojí, přičemž jedním z jejich největších argumentů je nedostatek právní jistoty a času, který by mohli využít k vylepšování technologií, jež by omezily produkci CO₂.²²⁹ Výrobci se zároveň nebojí využít jakékoliv příležitosti

²²³ Dokument č. COM/2017/0676 final/2–2017/0293 (COD). *eur-lex.europa.eu* [online]. Úřad pro publikace Evropské unie, 26. 1. 2018 [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52017PC0676R(01))

²²⁴ Zpráva Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin č. A/2018/0287. Zpravodajka: Míriam Dalli. *eur-lex.europa.eu* [online]. Úřad pro publikace Evropské unie, 18. 9. 2018 [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1536058461992&uri=EP:P8_A\(2018\)0287](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1536058461992&uri=EP:P8_A(2018)0287)

²²⁵ MUZI, Nico. MEPs vote for a faster shift to electric cars. *Transport & Environment* [online]. European Federation for Transport and Environment AISBL, 10. 9. 2018 [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.transportenvironment.org/press/meps-vote-faster-shift-electric-cars>. Tento cíl byl však zrušen.

²²⁶ HETZNER, Christiaan. German automakers' opposition to CO₂ goal may backfire. *Automotive News Europe* [online]. Crain Communications, Inc, 11. 10. 2018 [cit. 7. 4. 2020]. Dostupné z: <https://europe.autonews.com/article/20181011/BLOG15/181019856/german-automakers-opposition-to-co2-goal-may-backfire>

²²⁷ Záznam z jednání v Environment Council dne 9. října 2018. *consilium.europa.eu* [online]. Council of the EU a the European Council [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <https://video.consilium.europa.eu/en/webcast/51b3c9ad-7f35-4826-8f3b-223b8fccd6bc>

²²⁸ MORGAN, Sam. 'Disappointed' EU capitals agree on 35% car CO₂ cuts. *Euractive.com* [online]. EURACTIV MEDIA NETWORK BV, 10. 10. 2018 [cit. 7. 4. 2020]. Dostupné z: <https://www.euractiv.com/section/transport/news/disappointed-eu-capitals-agree-on-car-co2-cuts/>

²²⁹ Na přechodu k čisté mobilitě musí spolupracovat všichni, nejen výrobci. *Český autoprůmysl – Zpravodaj Sdružení automobilového průmyslu – AutoSap*, 2018, č. 2, s. 9 [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <https://autosap.cz/wp-content/uploads/2018/05/a-2-2018.pdf>

(např. pandemie koronaviru), která by jim mohla dopomoci k odložení přísnějších cílů či dokonce ke zvolnění průměrných emisí pro EU.²³⁰ Postoj výrobců je logický, jelikož jako obchodní korporace je jejich cílem maximalizace zisku. Bohužel ve světě, který sužují klimatické změny, by měl být klasický kapitalismus již překonaný a obchodní korporace by se měly posunout směrem k udržitelnému kapitalismu²³¹.

Cíl pro specifické emise²³², zjednodušeně řečeno, stanovuje povinnost konkrétnímu výrobcí vozidel, a to v tom smyslu, že průměrné specifické emise CO₂ z jeho nových vozidel nesmí překročit jeho roční cíl pro specifické emise. Cíle pro specifické emise a vlastně i průměrné specifické emise CO₂ by měly odrážet jednotlivé fáze snižování průměrných emisí z vozového parku EU. Pakliže by totiž nedocházelo ke snižování průměrných specifických emisí výrobce, mohla by být udělena sankce (slovy nařízení 2019/631 poplatek za překročení emisí²³³). Konkrétní vzorec pro výpočet specifických emisí je obsažen v příloze nařízení.²³⁴ Opět je rozlišováno několik fází, které jednak odrážejí změnu laboratorního cyklu, ale také snižování průměrných emisí CO₂. Čím pozdější fáze nastane, tím přísnější metodika testování se použije. Proti metodice výpočtu v minulosti brojili výrobci vozidel, kterým se nezamlouvalo použití zkušební hmotnosti vozidla namísto hmotnosti v provozním stavu. Tato změna se nicméně použije až od roku 2025.²³⁵ Výrobci si nejvíce stěžovali na to, že nová metodika ztíží plnění emisních cílů, což lze očekávat, jelikož těžší vozidla emitují více látek. Na druhou stranu zkušební hmotnost vozidla jako kritérium je zvolena proto, že takováto hmotnost se více blíží skutečné hmotnosti dokončeného vozidla.²³⁶

Pokud výrobce průměrné specifické emise CO₂ překročí jeho cíl pro specifické emise za kalendářní rok, uloží mu Komise poplatek za překročení

²³⁰ MÁRA, Ondřej. Automobilky tlačí na Evropskou komisi, chtějí upravit limity CO₂. *auto.cz* [online]. CZECH NEWS CENTER, a. s, 3. 4. 2020 [cit. 7. 4. 2020]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/automobilky-tlaci-na-evropskou-komisi-chteji-upravit-limity-co2-133956>

²³¹ EMBLEMSVAG, Jan. *Reengineering Capitalism; From Industrial Revolution towards Sustainable Development*. Springer, 2016, s. 296–301. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-319-19689-3>

²³² Čl. 4 nařízení 2019/631.

²³³ Čl. 8 nařízení 2019/631.

²³⁴ Čl. 4 odst. 1 nařízení 2019/631.

²³⁵ Čl. 14 nařízení 2019/631.

²³⁶ Dokument ze dne 26. 1. 2018, č. COM/2017/0676 final/2–2017/0293 (COD), s. 12.

emisí.²³⁷ Výše poplatku závisí na samotné hodnotě překročení emisí a počtu nově registrovaných vozidel. Koeficient, jenž je pro všechny výrobce stejný, je částka 95 €, kterou se násobí ostatní hodnoty. Toto ustanovení budí u veřejnosti největší rozruch, jelikož se lze setkávat se články, které hlásají, že výrobci budou muset platit vysoké (miliardové) pokuty, a jak je tato právní úprava nesmyslná.²³⁸ K tomuto je nutné podotknout, že právní úprava týkající se snižování CO₂ z vozidel existovala i před nařízením 2019/631.²³⁹ Ta nebyla tak přísná jako současné nařízení, nicméně výrobci věděli a dozajista vědět měli a mohli, že na snižování emisí skleníkových plynů je celospolečenský zájem, který se dotkne i jejich chráněného postavení. Nařízení 2019/631 se zároveň snaží mitigovat svoji přísnost, a to pomocí rozfázování do několika termínů, které přinášejí striktnější požadavky. Zároveň nařízení nabízí několik nástrojů, jak si snížit své průměrné specifické emise CO₂.

Jednou z možností je využití tzv. „*superkreditů*“.²⁴⁰ Jedná se o zvýhodnění, které výrobci pomůže ke snížení průměrných specifických emisí. Toto zvýhodnění bude mít nejvyšší přínos v letech 2020, 2021 a 2022, kdy jsou pro jednotlivé roky stanoveny koeficienty, které se započítají jako vozidlo či jeho násobek, pakliže toto vozidlo má specifické emise CO₂ nižší než 50 g CO₂/km. Od roku 2023 se nízkoemisní a bezemisní vozidla započítají pouze jako jedno vozidlo. Zároveň je stanoven strop ve výši 7,5 g CO₂/km, aby výrobce nemohl uměle snižovat své průměrné specifické emise CO₂ na hodnotu, která by absolutně neodpovídala faktické hodnotě jeho vozového parku. Toto ustanovení určitým způsobem zvýhodňuje nízkoemisní a bezemisní vozidla. Zároveň vyvíjí tlak na výrobce, aby tato vozidla vyráběli. Na druhou stranu umělý tlak může znamenat, že by se výrobci mohli pokusit

²³⁷ Čl. 8 nařízení 2019/631.

²³⁸ VAVERKA, Lukáš. Nesmyslné pokuty za emise: VW a Fiat by ušetřily, když limity EU nesplní. *Idnes.cz* [online]. MAFRA, a. s., 31. 7. 2019 [cit. 7. 4. 2020]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/emise-co2-autoprmysl-oxid-uhlicity.A190706_001201_automoto_fdv

Srov. PŘIBYL, Martin. Automobilkám hrozí miliardové pokuty. Kvůli emisím hledají netradiční řešení, ale narážejí na realitu trhu. *ihned.cz* [online]. Economia, a. s., 24. 7. 2019 [cit. 7. 4. 2020]. Dostupné z: <https://auto.ihned.cz/c1-66613280-automobilkam-hrozi-miliardove-pokuty-kvuli-emisim-hledaji-netradicni-reseni-ale-narazeji-na-realitu-trhu>

²³⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel.

²⁴⁰ Čl. 5 nařízení 2019/631.

o umělé snižování průměrných specifických emisí CO₂, a to tím způsobem, že by sami nakupovali a registrovali svá nová nízkoemisní a bezemisní vozidla. Další variantou bude nátlak na distributory vozidel, aby vozidla nakupovali a registrovali i bez zájmu spotřebitelů. To by sice způsobilo navýšení registrace předmětných vozidel, ale kvalita ovzduší by se nezlepšila, jelikož by vozidla nebyla provozována.

Dalším nástrojem jsou ekologické inovace.²⁴¹ Pomocí nich si může výrobce snížit průměrné emise, ale nejvíce o 7 g CO₂/km. Zároveň je Komise zmocněna od roku 2025 tuto hranici změnit. Aby mohla být technologie považována za inovativní, musí splnit několik podmínek, které jsou popsány v předmětném ustanovení. Žádost nemusí podávat pouze výrobce automobilů, ale může ji podat i dodavatel automobilových komponentů. Od roku 2009 do března roku 2020 (včetně) schválila Komise 26²⁴² inovativních technologií. Komise tyto technologie schvaluje pomocí prováděcích rozhodnutí. Inovace jsou poměrně dobrým motivačním nástrojem zejména pro dodavatele, pakliže Komise uzná jejich výrobek za přinášející technologickou motivaci, aby zvýšili zájem výrobců automobilů o jejich výrobky.

Posledním nástrojem, jak snížit své průměrné specifické emise, je možnost sdružování dle čl. 6 nařízení 2019/631. Jedná se o sdružení více výrobců vozidel, kteří sdílí své emise. Samozřejmě toto sdružení nesmí být v rozporu s pravidly hospodářské soutěže dle čl. 101 a čl. 102 SFEU. Typicky se sdružují výrobci, kteří pouze vyrábějí nízkoemisní či bezemisní vozidla s klasickými výrobci. V praxi lze jmenovat družení ve kterém figuruje Tesla (výrobce elektromobilů) a koncern FCA (Fiat Chrysler Automobiles).²⁴³

Je nutné vyzdvihnout i čl. 12 nařízení 2019/631. Ten lze navázat na čl. 4a prováděcího nařízení 2017/1151, které definuje požadavky pro schválení typu týkající se zařízení pro monitorování spotřeby paliva a/nebo elektrické energie. Komise bude tyto informace shromažďovat a pravidelně vyhodnocovat, zda jsou laboratorní testy a RDE dostatečně reprezentativní v porovnání s reálnou spotřebou a emisemi skleníkového plynu. I když je to zajímavé

²⁴¹ Ibid., čl. 11.

²⁴² K tomuto číslu lze dojít na základě vyhledávání dostupných dokumentů v databázi Eur-lex.

²⁴³ Fiat to pool with Tesla to avoid EU fines. *bbc.com* [online]. BBC, 7. 4. 2019 [cit. 7. 4. 2020]. Dostupné z: <https://www.bbc.com/news/business-47845971>

řešení, jak monitorovat opravdovou spotřebu nejen benzínu a nafty, ale i elektřiny, vlastní provedení může být složité, protože nařízení neobsahuje konkrétní návod, jakým způsobem a jak často by se přenos údajů měl provádět.²⁴⁴ Co se týče samotné frekvence přenosu údajů, nařízení pouze uvádí, že přenos by měl probíhat „*pravidelně*“ a způsob stanoví Komise pomocí prováděcích aktů²⁴⁵. Ustanovení se nelíbí výrobcům vozidel ani provozovatelům vozidel, jelikož klade další povinnosti, které se s vozidly pojí. Další problém by mohl nastat s anonymizací dat, jelikož každé vozidlo má svůj specifický identifikátor tzv. „*VIN kód*“ na základě kterého by mohlo dojít k dohledání konkrétního vlastníka vozidla. Zde má předmětná materie přesah i do ochrany osobních údajů.

Čl. 15 nařízení 2019/631 stanovuje povinnost Komisi v roce 2023 přezkoumat účinnost předmětného nařízení. V rámci přezkumu se má Komise zaměřit i na spotřebu paliva, reprezentativnost hodnot emisí CO₂, zavádění a financování infrastruktury pro alternativní paliva dle směrnice 2014/94/EU. Dále má zkoumat dopad nařízení na nízko a středně příjmové skupiny spotřebitelů a také má určit další cestu ke snižování emisí CO₂ z vozidel.²⁴⁶ Komise má také posoudit možnost alokace vybraných peněžních prostředků vybraných jako poplatků za překročení emisí do fondů či programů, které slouží k rekvalifikaci pracovní síly či k přechodu na klimaticky neutrální ekonomiku.²⁴⁷ Zpráva má také analyzovat, zda by bylo možné a vhodné měřit emise CO₂ pomocí PEMS²⁴⁸ a zda by po roce 2030 měly být definovány ještě přísnější závazné cíle, které by transformovaly odvětví tak, aby bylo klimaticky neutrální²⁴⁹. Z právě uvedeného lze vytušit, že zpráva bude poměrně zásadní pro celý automobilový průmysl a směřování klimatické politiky EU v oblasti dopravy.

2.2 České právní prostředí

Tato podkapitola analyzuje, zda má ČR vlastní právní regulaci týkající se vozidel zejména v návaznosti na typové schvalování. Kapitola se nebude věnovat

²⁴⁴ Čl. 12 odst. 2 nařízení 2019/631.

²⁴⁵ *Ibid.*, čl. 12 odst. 4.

²⁴⁶ *Ibid.*, čl. 15 odst. 2.

²⁴⁷ *Ibid.*, čl. 15 odst. 5.

²⁴⁸ *Ibid.*, čl. 15 odst. 4.

²⁴⁹ *Ibid.*, čl. 15 odst. 3.

technickým prohlídkám vozidel²⁵⁰ ani technickým silničním kontrolám²⁵¹, jelikož ty by sice mohly spadat do tématu, ale vozidla, která se kontrolují a u nichž se měří emise, jsou už typově schválená a provozovaná.

2.2.1 Právní regulace vozidla

Nařízení 2018/858 vzniklo na základě zásady subsidiarity dle čl. 5 SEU, kdy EU měla za to, že dosažení jednotných pravidel pro oblast typového schvalování bude neefektivněji dosaženo právě na úrovni EU. Proto by se mohla jevit polemika nad tím, zda členský stát (v tomto případě ČR), má či nemá nějaké své zákonné kompetence v dané oblasti jako nerelevantní. Ovšem samo nařízení 2018/858 dává prostor k vytvoření vlastní právní úpravy. Je nasnadě poznamenat, že každý členský stát má povinnost vybrat si konkrétní schvalovací orgány a v určitých případech je na jeho uvážení, zda udělí schválení typu. Toto jsou ovšem povinnosti vyplývající z textu nařízení. Členské státy požívají určité diskrece při vnitrostátním typovém schvalování vozidel vyráběných v malých sériích a při typovém schvalování individuálních vozidel. Nicméně tato diskrece spočívá pouze v možnosti odklonu od konkrétních regulačních aktů obsažených v příloze nařízení. Nařízení ve čl. 6 odst. 7 definuje možnost členského státu, aby přijal nezbytná opatření, která by umožnila orgánu pro dozor nad trhem inspekci v prostorách hospodářského subjektu a umožnil mu odebrat vozidla za účelem odběru nezbytného vzorku vozidel. Byť ustanovení opravňuje členský stát k vytvoření vlastní právní úpravy, jedná se o specifický případ, který je navíc ohraničen účelem. Jedinou oblastí, ve které nařízení umožňuje větší diskreci členským státům, je stanovení sankcí dle čl. 84. Ustanovení pouze definuje korektivy v podobě obvyklých podmínek, které se v unijním právu vyskytují ve spojení se sankčními ustanoveními – podmínka účinnosti, přiměřenosti a odrazující charakter sankcí. Zároveň vyjmenovává základní porušení povinností, které členský stát musí sankcionovat. Definování dalších jednání je v pravomoci každého členského státu.²⁵²

²⁵⁰ § 54–§ 66 PozKomPod.

²⁵¹ § 6a a násl. zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

²⁵² Čl. 84 odst. 2 nařízení 2018/858.

Přestože bylo shora řečeno, že je problematika typového schvalování upravena v nařízení 2018/858, obsahuje český právní řád v části III PozKomPod samostatnou úpravu této problematiky. To by při interpretaci neměl být problém, jelikož se zde uplatní přednostní užití unijního práva. Nutno dodat, že národní právní úprava k datu psaní této publikace implementovala směrnici 2007/46/ES a novela, která by odrážela nařízení 2018/858 (aplikovatelné od 1. září 2020), byla ve fázi příprav. Z tohoto důvodu bude následující rozbor vycházet z připravované novely, která poměrně zásadním způsobem novelizuje stávající právní úpravu a v leccems ji pozměňuje.²⁵³ Zároveň se nepředpokládá, že by se finální znění zákona ve věcech typového schvalování diametrálně odlišovalo od navrhovaného znění, a to z důvodu nutnosti transpozice unijní právní úpravy.

Novela PozKomPod částečně mění institucionální zabezpečení problematiky, kdy nově stanovuje Českou obchodní inspekci jako orgán dozoru nad trhem místo stávajícího Ministerstva dopravy, a to na základě povinnosti striktního oddělení těchto dvou institucí dle čl. 6 odst. 1 nařízení 2018/858.²⁵⁴ Povinnost oddělení struktur lze z pozice Komise pochopit, jelikož by se tímto oddělením mělo docílit nezávislosti schvalovacího orgánu a orgánu dozoru nad trhem, jejichž jednání by se mohla střetávat. Česká republika zvolila jako orgán dozoru obchodní inspekci, což lze považovat za rozumný krok, jelikož ta již vykonává dozor v dalších odvětvích trhu. Na druhou stranu problematika vozidel a dohledu nad tím, zda stále splňují požadavky nařízení 2018/858, je poměrně obsáhlá a náročná, a je otázkou, zda obchodní inspekce bude mít dostatečné kapacity na to, aby adekvátně a efektivně dozorovala předmětný trh. Jelikož mají vozidla nezanedbatelný vliv na životní prostředí, a to zejména kvůli výfukovým emisím, mohla by se nabízet myšlenka, že by dozor, třeba i částečně, měla vykonávat Česká inspekce životního prostředí. Ovšem lze mít za to, že by tento krok byl poměrně nesystematický, protože vozidla jsou výrobky, a nad těmi obecně dozoruje obchodní inspekce. Navíc, dle současného PozKomPod, vykonává obchodní inspekce kontrolu

²⁵³ Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., ze dne 23. března 2020, č. j. předkladatele 27/2020-510-LV/17. PID: KORNBN3E6T90. *Aplikace ODok* [online]. Úřad vlády České republiky [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <https://apps.odok.cz/veklep-detail?pid=KORNBN3E6T90>

²⁵⁴ § 80 odst. 7 návrhu novely PozKomPod ze dne 23. 3. 2020.

nad povinnostmi výrobců dle § 28 odst. 1 písm. m) a n) PozKomPod²⁵⁵ a tedy rozšíření kompetencí systematicky zůstane u orgánu, který s PozKomPod má alespoň nějaké zkušenosti.

Ustanovení týkající se typového schválení dle novely PozKomPod se neaplikují na všechny druhy vozidel. Výslovně jsou vyjmuta vozidla, která se budou schvalovat dle nařízení 2018/858.²⁵⁶ V praxi se bude jednat o vozidla z neomezených sérií, která budou usilovat o unijní schválení typu, zároveň se nepočítá se situací, kdy by výrobce vozidel chtěl typově schválit neomezenou sérii pouze pro vnitrostátní trh. Na typově schválená vozidla EU z neomezené série se budou pouze aplikovat vybrané povinnosti z § 28 a § 28d.²⁵⁷

Další druh typového schvalování je schválení vozidel vyráběných v malé sérii. Novela PozKomPod upravuje v tomto ohledu pouze problematiku vnitrostátního schválení typu. Na druhou stranu i v těchto případech se bude postupovat podle nařízení 2018/858 a vozidla budou muset splňovat technické požadavky vyplývající z nařízení, a to zejména ve vztahu k emisím škodlivin ve výfukových plynech, hluku, brzd, odrušení vozidla a dalším požadavkům vyplývajícím z nařízení, které zajišťují srovnatelnou úroveň ochrany životního prostředí, ochrany života a zdraví a bezpečnosti na pozemních komunikacích.²⁵⁸ Podobné podmínky jsou formulovány také pro schválení typu individuálního vozidla s tím rozdílem, že schválení technické způsobilosti²⁵⁹ je v kompetenci obecního úřadu obce s rozšířenou působností²⁶⁰. Pakliže žadatel chce schválit vozidlo i pro možné užití v rámci celé EU, musí splnit technické požadavky vyplývající z nařízení 2018/858.²⁶¹ Pokud by žadatel vyžadoval schválení typu pouze pro vnitrostátní užití, potom bude muset vozidlo splňovat technické podmínky vyplývající z nařízení 2018/858, zejména ve vztahu k emisím škodlivin ve výfukových plynech, hluku, brzd,

²⁵⁵ § 80 odst. 6 PozKomPod odkazuje na špatné ustanovení. Návrh novely PozKomPod ze dne 23. 3. 2020 v § 80 odst. 6 tyto kompetence zachovává.

²⁵⁶ § 15 odst. 3 návrhu novely PozKomPod ze dne 23. 3. 2020.

²⁵⁷ Ibid., § 15 odst. 3.

²⁵⁸ Ibid., § 15 odst. 5 a 6.

²⁵⁹ Návrh novely a současný PozKomPod definuje pojem „*technická způsobilost*“ až v § 37, nicméně lze říci, že pouze technicky způsobilé vozidlo lze typově schválit.

²⁶⁰ Obecní úřad obce s rozšířenou působností neoznačuje zákon jako schvalovací orgán, přestože vykonává podobnou činnost, tedy schvaluje technickou způsobilost jednotlivě vyrobeného a dovezeného vozidla § 80 odst. 4 návrhu novely PozKomPod.

²⁶¹ § 31 odst. 1 písm. a) návrhu novely PozKomPod ze dne 23. 3. 2020.

odrušení vozidla a dalším požadavkům vyplývajícím z nařízení, které zajišťují srovnatelnou úroveň ochrany životního prostředí, ochrany života a zdraví a bezpečnosti na pozemních komunikacích.²⁶² Novela kalkuluje i se situací, kdy si žadatel doveze vozidlo ze zahraničí.²⁶³ Zde lze zejména poukázat na § 35 odst. 1 písm. c), který podmiňuje schválení technické způsobilosti, pakliže vozidlo splní alespoň emisní normy EURO 3.

Tento požadavek je zoufale nedostačující. V době, kdy se EU snaží legislativou a politickým směřováním bojovat s nekvalitním ovzduším a klimatickými změnami, je ČR stále v pozici, kdy odmítá přijmout razantnějších opatření, která by pomohla životnímu prostředí. Podobně neambiciózní ustanovení lze také nalézt v § 115 odst. 1 písm. a) a § 116 ZVUŽ²⁶⁴.²⁶⁵ Byť se v praxi tato ustanovení dotknou minima osob, je navrhovatel předmětných zákonů stále v pozici, kdy raději přijal ustanovení, která nikoho nepobouří, než aby podnikl razantní, možná i kontroverzní, kroky ve prospěch ochrany životního prostředí.

Skutkové podstaty sankčních ustanovení § 83a odst. 6 a násl. návrhu PozKomPod odpovídají jak požadavkům na sankce dle nařízení 2018/858, tak nařízení č. 715/2007. Kompetenční rozdělení projednávání přestupků odpovídá i podmínkám v nařízení 2018/8585 a do budoucna bude zajímavé sledovat, jak si povede Česká obchodní inspekce zejména v projednávání a vynucování zákonných povinností.²⁶⁶

Co lze vytknout, je nedůsledná implementace podmínky přiměřenosti do českého právního řádu a s ní spojené neadekvátní trestání. Současné znění § 83a odst. 11 PozKomPod²⁶⁷ není při bližším zkoumání dostatečné. Zákonné ustanovení sice umožňuje správnímu orgánu využít správního uvážení, nicméně chybí vysvětlení pojmu „bromadné uvádění na trh“ (dle novely PozKomPod

²⁶² Ibid., § 31 odst. 1 písm. b).

²⁶³ Ibid., hlava IV.

²⁶⁴ Srov. VODIČKA, 2019, op. cit., s. 182.

²⁶⁵ Jedná se o poplatek za první přeregistraci vozidla stanovený na základě emisních norem EURO, jehož výše se od počátku účinnosti obdobného ustanovení v OdpZ nezměnila a výše se zachovala i do ZVUŽ.

²⁶⁶ § 84 návrhu novely PozKomPod ze dne 23. 3. 2020.

²⁶⁷ § 83a odst. 11 zní: „*Jestliže je přestupek podle odstavce 1 písm. l) spáchán bromadným uváděním na trh silničních vozidel, systému vozidla, konstrukční části vozidla, samostatných technických celků vozidla nebo nedokončených vozidel, uloží se pokuta do 50 000 000 Kč.*“

se bude jednat o „*bromadné dodání na trh*“; jedná se spíše o kosmetickou změnu), tedy od jakého počtu vozidel se má za to, že se jedná o hromadnost. Ze čl. 84 odst. 1 nařízení 2018/858 vyplývá, že výše sankce má být proporcionálně navázána na poměr uvedených vozidel. Tato formulace ovšem v zákonném ustanovení chybí. Je zřejmé, že pakliže by byla ČR nucena vysvětlit tuto diskrepanci, bylo by poukázáno na institut správního uvážení, nicméně otázkou zůstává, jak moc Komise bude při posuzování přiměřenosti sankcí rigorózní. K doplnění celého legislativního rámce lze doplnit vyhlášku č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, která provádí jednotlivá ustanovení PozKomPod. V době psaní této publikace nebyla vyhláška novelizována v souvislosti s nařízením 2018/858. Vyhláška by měla definovat pouze konkrétnější požadavky na vnitrostátní schválení typu pro vozidla, která se nebudou řídit nařízením 2018/858, popřípadě požadavky na jiná (speciální) vozidla, která jsou vyjmuta z působnosti nařízení 2018/858.

Judikatura týkající se předmětného tématu čítá pouze několik relevantních rozhodnutí, které nepřináší žádné zásadní informace. Zřejmě jediné rozhodnutí, které lze v této souvislosti uvést, je rozsudek Krajského soudu v Plzni.²⁶⁸ V předmětné věci šlo o odebrání technické způsobilosti individuálně dovezenému vozidlu, kterému výrobce sám odebral prohlášení o shodě, a to na základě zatopení vozů v místě uskladnění. Dovozece předložil obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností falešné prohlášení o shodě, na základě kterého byla vozidlu udělena technická způsobilost k provozu na pozemních komunikacích. Rozhodnutí poměrně pěkným způsobem poukazuje na několik věcí. První z nich je, že uznávání typového schvalování v rámci EU funguje poměrně bez problému, kdy žadatelé o uznání technické způsobilosti stačí dodat zejména prohlášení o shodě k vozidlu a vozidlo může být provozováno. Rozhodnutí vychází z právní úpravy, která implementovala směrnici 2007/46/ES. Je třeba uvítat, že v rámci vnitřního trhu je v tomto segmentu poměrně volný pohyb zboží. Druhou věcí, na kterou je záhodno poukázat, je diskrepance mezi typovým schvalováním a technickou prohlídkou. Na základě rozhodnutí je vidno, že i v praxi se mohou tyto

²⁶⁸ Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 15. 6. 2016, č. j. 30 A 26/2013-120. Dostupné z: <http://www.nssoud.cz>

dvě procedury zaměňovat či směšovat.²⁶⁹ Jelikož vozidlo, které splní kontrolu na stanici technické kontroly, nemusí nutně odpovídat schválenému typu. To lze přisuzovat tomu, že typové schvalování je více rigorózním testováním, přičemž se zaměřuje na celou škálu technických požadavků. Naproti tomu stanice měření kontroly se zaměřují pouze na vybrané aspekty, které by mohly ovlivnit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, životní prostředí a zdraví osob. Z tohoto důvodu nelze tato dvě měření zaměňovat. Třetí věcí, kterou lze z rozhodnutí extrahovat, je poměrně důležitá role výrobců vozidel a jejich akreditovaných zástupců. Správní orgány se totiž nebudou zdráhat odebrat technickou způsobilost vozidlu, pakliže by některý z těchto hospodářských subjektů zneplatnil certifikát o shodě vozidla.²⁷⁰ S tímto se lze jednoznačně ztotožnit, jelikož výrobce je odpovědný za to, aby provozovaná vozidla odpovídala schválenému typu. Pokud si hospodářský subjekt není jistý, že tomu tak je, měl by upozornit relevantní orgány a vozidla izolovat. Poslední bod se pojí i s tím, že spotřebitelé by se měli vždy před koupí individuálně dovezeného vozidla ujistit, že vozidlo má platné prohlášení o shodě, a to jak u schvalovacího orgánu, tak u akreditovaného dovozce či výrobce vozidla. To by mu mělo zaručit, že vozidlo má zákonem aprobovanou technickou způsobilost.

2.2.2 Právní regulace emisí znečišťujících látek a CO₂ z vozidel

Pro českou právní úpravu týkající se emisí z vozidel jsou zásadní nařízení č. 715/2007, prováděcí nařízení 2017/1151 (a jemu předcházející prováděcí nařízení č. 692/2008) a nařízení 2019/631. Mezi těmito legislativními akty je pouze jedno nařízení, které opravňuje členský stát k vytvoření své vlastní právní úpravy na konkrétním úseku.

Jedná se o nařízení č. 715/2007. Konkrétně jde o možnost vytvořit finanční pobídky vztahující se na nová vozidla splňující mezní hodnoty nařízení²⁷¹, finanční pobídky vztahující se na dodatečné vybavování již užívaných vozidel²⁷² a finanční pobídky pro sešrotování vozidel²⁷³. V českém právním řádu

²⁶⁹ Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 15. 6. 2016, č. j. 30 A 26/2013-120, s. 3.

²⁷⁰ *Ibid.*, s. 5.

²⁷¹ Čl. 12 odst. 1 nařízení č. 715/2007.

²⁷² *Ibid.*, čl. 12 odst. 2.

²⁷³ *Ibid.*, čl. 12 odst. 1.

bylo možné nalézt provedení tohoto ustanovení v § 37d OdpZ²⁷⁴. Předmětné ustanovení, ale nebylo za dobu své existence využito, a to zejména z toho důvodu, že chyběly prováděcí předpisy, které by stanovovaly bližší podmínky a dále definovaly podmínky pro proces posuzování žádosti o státní příspěvek při vyřazení autovraku. Současný ZVUŽ s tímto způsobem podpory nepočítá.²⁷⁵ Neimplementaci tohoto ustanovení ale nelze považovat za porušení unijního práva, jelikož ustanovení ponechává využití finančních pobídek na úvaze členského státu. Zároveň je nutné podotknout, že jakákoliv finanční pobídka by mohla konstituovat státní podporu dle čl. 107 a násl. SFEU, byť to předmětné ustanovení nařízení č. 715/2007 výslovně neříká.

V kontrapozici oproti shora uvedenému je povinnost implementace určitých ustanovení. Konkrétně se jedná o sankční ustanovení.²⁷⁶ Zde je možné odkázat i na sankční ustanovení dle nařízení 2018/858 a jejich implementaci, jelikož i tato jsou upravena v rámci PozKomPod, konkrétně § 83a.

V ČR neexistuje samostatná právní úprava znečišťujících látek a CO₂ emitovaných vozidly.

2.3 Dílčí závěr

Kapitola analyzovala unijní a národní právní úpravu týkající se jak typového schvalování, tak zejména emisí znečišťujících látek a CO₂. Cílem kapitoly nebyl podrobný komentář ke všem ustanovením výše popsané právní úpravy, ale bylo poukázat na ta ustanovení, která mají největší význam pro ochranu životního prostředí a zasadit právní regulaci do svébytného legislativního rámce.

Problematika typového schvalování a regulace emisí znečišťujících látek byla ve svých počátcích úzce spojena s obecnými technicko – bezpečnostními standardy regulace vozidel (součástí Dohody UNECE). Postupem času se ovšem tato problematika etablovala do svébytného systému a definovala základní mezinárodní rámec, který umožňuje stanovit standardy napříč mezinárodním společenstvím. V EU a jí předcházejících entitách se regulace znečišťujících

²⁷⁴ Jedná se o státní příspěvek při vyřazení autovraku.

²⁷⁵ VODIČKA, 2019, op. cit., s. 179.

²⁷⁶ Čl. 13 nařízení č. 715/2007.

látek začala formovat od roku 1970.²⁷⁷ Je nutné konstatovat, že neustále zpřísňující se právní úprava regulující znečišťující látky nepřinesla kýžené pozitivní změny ve kvalitě vnějšího ovzduší ve městech. Dle Světové zdravotnické organizace žije většina Evropanů v ovzduší, které je pro ně škodlivé.²⁷⁸ Lze konstatovat, že ani emisní norma Euro 5 (ta je definována spolu s emisní normou Euro 6 pomocí nařízení č. 715/2007), kvalitu ovzduší v evropských hlavních městech nedokázala přivést na optimální úroveň.²⁷⁹

Zhoršenou kvalitu ovzduší ve městech lze přisuzovat několika faktorům spojeným s typovým schvalováním a emisemi znečišťujících látek. Prvním faktorem, na který je potřeba upozornit, je ten, že veškerá právní úprava týkající se emisí automobilů a vlastně automobilového sektoru jako takového, je ovlivňována dalšími externími činiteli. Toto tvrzení platí jak pro emise znečišťujících látek, tak pro emise CO₂. Jedním z těchto činitelů je silná lobby výrobců automobilů a také některých členských států, které nemají zájem na striktnější regulaci, jelikož se na jejich území realizuje výroba vozidel (výroba je úzce spjata s jejich ekonomikou). Striktnější regulace by se projevila na prodejích vozidel, což by se zároveň odrazilo i v ekonomice států.²⁸⁰ Ukázkovým příkladem mohutné lobby zájmových skupin je zejména postupné zavádění a odkládání RDE a striktnějších emisních norem Euro. Taktéž definování přechodných faktorů shodnosti, které zrušil Soud prvního stupně EU rozhodnutím T-339/16, je velký ústupek vůči výrobcům, jelikož mezní hodnota konečných faktorů shodnosti ve výši 25 %²⁸¹ by byla, s ohledem na nové typy vozidel, dostatečná.²⁸² Zároveň se výrobci často při bránění se regulačním cílům nebojí důrazně poukazovat na možnost hromadného propouštění, a to z důvodu přechodu na alternativní pohony vozidel a propad svých

²⁷⁷ VODIČKA, 2018, op. cit., s. 92–97.

²⁷⁸ SADELEER, 2016a, op. cit., s. 18.

²⁷⁹ Ibid., s. 16.

²⁸⁰ HOOFTMAN Nils a kol. A review of the European passenger car regulations – Real driving emissions vs local air quality. *Renewable and Sustainable Energy Reviews* [online]. 2018, č. 86, s. 1–21, s. 9. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.rser.2018.01.012>

²⁸¹ Oproti přechodným faktorům shodnosti ve výši 110 % a konečným faktorům shodnosti ve výši 43 % dle prováděcího nařízení 2017/1151.

²⁸² HOOFTMAN a kol., 2018, op. cit., s. 11.

zisků, což se může odrazit i na ekonomice státu.²⁸³ Byť nelze popřít, že příliš ambiciózní legislativa by mohla být kontraproduktivní (nízká či nulová motivace inovovat atd.), současná právní úprava má stále prostor pro zpříšňování. Zároveň je nutné podotknout, že neustálé vyhrožování masivním propouštěním s odvoláním na přísnou právní úpravu je ze strany výrobců poměrně alibistické, jelikož propouštění, které v budoucnu přijde, bude z větší míry způsobeno přechodem na průmysl 4.0, jehož součástí může být i přechod k alternativním pohonům. Nutno podotknout, že výrobci v tomto ohledu takticky zamlčují, že údajně masivní propouštění by mělo být zmírněno vznikem nových pracovních míst, které se s nástupem nových technologií etablojí.²⁸⁴ Vznik nových pracovních pozic v oblastech, které se nově rozvíjejí, je již historicky zdokumentováno. Bohužel se na tento fakt upozorňuje daleko méně, než by se upozorňovat mělo.²⁸⁵ Postoj a přístup výrobců vozidel k novým regulatorním požadavkům lze ilustrovat na příkladu katalyzátoru výfukových plynů. Ten zprvu výrobci vozidel odmítali a označovali ho za technologii, která negativně ovlivní výrobu nových vozidel, což se mělo projevit na ziscích a ekonomice státu. Dnes se katalyzátor řadí mezi standardní vybavení vozidel a nikdo nerozporuje jeho funkčnost či potřebnost.²⁸⁶

283 HOUSKA, Ondřej a Adam VÁCHAL. Evropa rozhoduje o přísném omezení emisí. Pokud bude moc vysoké, hrozí, že firmy v Česku začnou propouštět, nebo dokonce zaniknou. *ihned.cz* [online]. *Economia*, a. s., 9. 10. 2018 [cit. 15. 4. 2020]. Dostupné z: <https://archiv.ihned.cz/c1-66280100-evropa-rozhoduje-o-prisnem-omezeni-emisi-pokud-bude-moc-vysoke-hrozi-ze-firmy-v-cesku-zacnou-propoustet-nebo-dokonce-zaniknou-boji-se-vyrobcu>

Srov. VÁCHAL, Adam. Nižší emise a elektrina. Kvůli investicím do elektromobility budou muset automobilky šetřit i propouštět. *ihned.cz* [online]. *Economia*, a. s., 29. 12. 2019 [cit. 15. 4. 2020]. Dostupné z: <https://archiv.ihned.cz/c1-66698550-nizsi-emise-a-elektrina-kvuli-investicim-do-elektromobility-budou-muset-automobilky-setrit-i-propoustet>

Podobných článků lze najít celou řadu, zároveň lze najít i vyjádření konzultantů, jejichž názory se do velké míry shodují s vyjádřeními automobilek.

284 KORBEL, Petr. Elektromobilita promění Česko: Vzniknou nová pracovní místa, změní se průmysl. V roce 2025 bude po silnicích jezdit už 100 tisíc elektroaut. *ihned.cz* [online]. *Economia*, a. s., 29. 12. 2019 [cit. 15. 4. 2020]. Dostupné z: <https://ekonom.ihned.cz/c1-66477650-jak-cesko-zmeni-elektromobilita>

285 JONES, Van. *THE GREEN COLLAR ECONOMY: How One Solution Can Fix Our Two Biggest Problems*. HarperCollins e-books, 2008. s. 5.

286 VAINERT, Luděk. Jak se automobilky naučily milovat katalyzátory a jaká naděje z toho plyne. *ihned.cz* [online]. *Economia*, a. s., 13. 12. 2019 [cit. 18. 4. 2020]. Dostupné z: <https://archiv.ihned.cz/c1-66694260-jak-se-automobilky-naucily-milovat-katalyzatory-a-jaka-nadeje-z-toho-plyne>

Problém lze nalézt také ve schvalování nových typů vozidel. Mnoho neduhů předešlé právní úpravy se pokouší vyřešit nařízení 2018/858. Přísnější proces typového schvalování spolu s novými dozorovými a sankčními pravomocemi Komise by měl působit výrazně preventivně. Na druhou stranu je nutné podotknout, že nařízení 2018/858 nevyřešilo problematiku nezávislosti technických zkušeben a zároveň Komise přišla o jedinečnou příležitost ustanovit novou unijní agenturu, která by zastřešovala a dozороvala zkoušky typového schvalování.²⁸⁷ Další nevyřešený problém se pojí s problematikou efektivního vymáhání povinností jednotlivých členských států, jejichž přístup může být v otázce dozoru typového schvalování laxní. V rámci členských států EU existuje i nejednotnost v přístupu k implementaci sankčních norem a jejich vynucování ze strany členských států při porušení emisních předpisů.²⁸⁸ Je v diskreci členských států, jaký druh a formu sankce zvolí, pakliže splňuje náležitosti uvedené v předmětných ustanoveních nařízení č. 715/2007 a nařízení 2018/858. ČR si zvolila cestu správněprávních sankcí. Jiné země, např. Rakousko, kombinují správní pokutu s trestem odnětí svobody při nezaplacení pokuty.²⁸⁹ Německo nemá výslovnou sankční právní úpravu předmětné problematiky, jelikož německý zákonodárce subsumoval protiprávní jednání pod již existující trestněprávní úpravu, což Komise shledává jako nedostatečné řešení.²⁹⁰

Dalším faktorem, který ovlivňuje kvalitu ovzduší, jsou automobily jako takové. První problém v této souvislosti lze identifikovat ve spojitosti s věkem vozidel. Průměrné stáří vozového parku v ČR je 15,28 let.²⁹¹ S tím souvisí i značně pomalá obměna vozového parku, kdy potrvá několik let, než se vozidla splňující přísnější emisní normy dostanou do měst.²⁹² Druhý problém je navyšování počtu vozidel na silnicích a navyšování průměrné ujeté

²⁸⁷ SADELEER, Nicolas de. Car emissions in the wake of the dieselgate. In: PEETERS, ELIANTONIO a kol., 2020, op. cit., s. 389.

²⁸⁸ SADELEER, 2016a, op. cit., s. 23.

²⁸⁹ MADNER, Verena. Avosetta Questionnaire: Air Quality Law London 24-25 May 2019. *Avosetta Group* [online]. S. 11–12 [cit. 15. 4. 2020]. Dostupné z: <https://avosetta.jura.uni-bremen.de/contents.html>

²⁹⁰ WEGENER, Bernhard. Avosetta Questionnaire: Air Quality Law London 24-25 May 2019. *Avosetta Group* [online]. S. 9 [cit. 15. 4. 2020]. Dostupné z: <https://avosetta.jura.uni-bremen.de/contents.html>

²⁹¹ Viz pozn. č. 14.

²⁹² HOOFTMAN a kol., 2018, op. cit., s. 14.

vzdálenosti.²⁹³ To znamená, že i když budou existovat přísnější mezní hodnoty pro produkci znečišťujících látek a skleníkových plynů, ale počet vozidel se bude navyšovat, znečištění bude, při nejlepším, stagnovat. To je faktor, se kterým unijní právní úprava nepočítá či jej žádným způsobem v analyzovaných právních předpisech nereflektuje, byť je rostoucí počet vozidel na silnicích faktem.²⁹⁴

To, že je celý legislativní rámec harmonizován napříč EU pomocí legislativních aktů ve formě nařízení, lze jedinečně ocenit. Definování jednotných podmínek dopomohlo k lepší integraci vnitřního trhu a ekonomickému rozvoji celé EU. Jednotné podmínky nastavené v rámci celé EU vytvářejí rovné podmínky pro všechny soutěžitele, což může mít pozitivní následky i pro spotřebitele.²⁹⁵ Harmonizovaná právní úprava také neguje možné odchylky, které by se mohly vyskytnout v neharmonizovaném systému, ve kterém by byl umožněn volný pohyb zboží dle čl. 26 odst. 2 SFEU. V této situaci by si každý členský stát mohl vytvářet vlastní právní úpravu. Toto jednání by mohlo vyústit v tzv. pollution havens [přístavy znečišťování]²⁹⁶. Současná právní úprava je kompromisem mezi přísnějším přístupem k dané problematice (typicky severských států) a laxnějším přístupem států s rozvinutým automobilovým průmyslem.

Existuje sice národní právní úprava, ta je však z velké části odrazem unijních nařízení, a to z důvodu poměrně značné harmonizace celého odvětví. Co se zprvu nejevilo jako účelné, je rozlišování na jedné straně emisních norem Euro (nařízení č. 715/2007 a prováděcí nařízení 2017/1151) a na straně druhé emisí CO₂. Jak bylo v kapitole ukázáno, celá problematika spolu souvisí. To lze vidět zejména na využití testovacích cyklů NEDC a WLTP. Rozdělení problematiky na dva oddělené regulační segmenty je dáno z historických

²⁹³ V ČR bylo k roku 2019 registrováno celkem 5 989 538 osobních vozidel. *SDA CIA: Svaz dovozců automobilů Car Importers Association* [online]. SDA/CIA [cit. 15. 4. 2020]. Dostupné z: <http://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#str=vpp>

²⁹⁴ BRAND, Christian. Beyond 'Dieselgate': Implications of unaccounted and future air pollutant emissions and energy use for cars in the United Kingdom. *Energy Policy* [online]. 2016, č. 97, s. 2 [cit. 22. 3. 2018].

²⁹⁵ CALSTER, Geert van. Against Harmonisation – Regulatory Competition in Climate Change Law. *Carbon & Climate Law Review*, 2008, roč. 2, č. 1, s. 89–94.

²⁹⁶ FAURE, Michael. Harmonisation of Environmental Law and Market Integration: Harmonising for the Wrong Reasons? *European Environmental Law Review*, 1998, June, s. 170–173.

důvodů, kdy první vznikla právní úprava regulující znečišťující látky (zprvu to nebylo v takovém rozsahu, jako dnes) a později vznikla vedle této právní úpravy i právní úprava regulující CO₂. Navíc tyto akty původně vznikly v rámci odlišných generálních ředitelství Komise (Generální ředitelství pro oblast klimatu a Generální ředitelství pro vnitřní trh, průmysl, podnikání a malé a střední podniky). Největším rozdílem mezi regulací znečišťujících látek a regulací CO₂ (představována nařízením 2019/631) je to, že pakliže se při typovém schvalování zjistí, že vozidlo překračuje mezní hodnoty některé ze znečišťujících látek, nemůže mu být uděleno schválení typu. Naproti tomu právní úprava nestanovuje nepřekročitelné mezní hodnoty pro CO₂, jejichž překročení by znamenalo neúspěch procesu typového schvalování. Překročení specifických hodnot, které Komise každoročně vypočítá pro každého výrobce, bude znamenat „*pouze*“ poplatek.

Současné rozvětvené nastavení právního rámce je však vyhovující, a to právě s ohledem na rozdílnost právní regulace a souvisejících následků v případě nesplnění konkrétních povinností. Lze polemizovat, že tento rozdíl by dozajista šlo překlenout, nicméně současný právní rámec, který je představován zejména nařízením 2018/858, souvisejícím nařízením č. 715/2007 a prováděcím nařízením 2017/1151, je sám o sobě tak robustní²⁹⁷, že implementace nařízení 2019/631 do tohoto rámce by se mohla ukázat jako ošidná.

Na tomto místě lze současně poukázat na první cíl monografie, kterým je vymezení právního stavu technické regulace vozidel a jejího kritického zhodnocení, a to s ohledem na znečišťující látky a skleníkové plyny, které vozidla produkují.

Současný právní stav je takový, že existuje nařízení 2018/858, které definuje podmínky pro typové schválení nových vozidel. To ve svých přílohách odkazuje na další regulační akty, které dále zpřesňují dílčí požadavky na prvky a chování vozidla. Co se týká životního prostředí, potom jednoznačným regulačním aktem je nařízení č. 715/2007, které definuje mezní hodnoty pro znečišťující látky, souhrnně označovány jako emisní normy Euro. Ovšem nařízení č. 715/2007 nelze samo o sobě aplikovat, proto existuje prováděcí nařízení 2017/1151 (a prováděcí nařízení č. 692/2008), které blíže stanovuje a definuje konkrétní zkušební cykly, podle nichž je nutné typově schvalované

²⁹⁷ Unijní právní úprava kumulativně čítá přes 1000 stran!

vozidlo posoudit. Součástí zkušebních cyklů je laboratorní zkouška WLTP a zkouška v běžném provozu RDE, která je prováděna zařízením PEMS.

Další legislativní akt, který úzce souvisí s životním prostředím, je nařízení 2019/631, které tvoří další větev regulace vozidel a upravuje emise CO₂.

Bylo ukázáno, že národní právní úprava v tomto segmentu sice existuje, nicméně plní spíše doplňkovou roli k unijní právní úpravě. Kritické zhodnocení předmětné unijní a národní právní úpravy bylo provedeno v rámci kapitoly, proto lze pouze dodat, že za současný stav právní úpravy, který momentálně existuje, se zasadila zejména kauza Dieseltgate a snaha EU plnit závazky z Pařížské dohody. Co lze právní úpravě jednoznačně vytknout, je to, že oproti právní úpravě USA reagovala až příliš pozdě na problematiku odpojovacích zařízení. Až nynější právní úprava konkretizovala podmínky, použití a postup schválení těchto zařízení napříč schvalovacími orgány v rámci EU.

Výtka, kterou ovšem nelze jednoduše vyřešit, a to s ohledem na charakter právní úpravy, je místy její nesrozumitelnost a nepřehlednost. Ta pramení z jejího technicko-právního charakteru, kdy sice adresáti norem, kteří jsou vysoce specializovaným okruhem osob, mohou právní úpravě rozumět, avšak veřejnost, která by měla vykonávat dohled nad legislativní činností, ji nemůže efektivně vykonávat. To může v konečném důsledku vést k nepochopení problematiky a směřování několika zdánlivě souvisejících témat, jak u běžného obyvatelstva, tak u novinářů.²⁹⁸ Negativní atributy právní úpravy mohou zároveň zvýhodňovat některé skupiny, jež mají zájem na tom, aby se právní úprava minula svých zamýšlených cílů. Je tedy potřeba, aby unijní právní úprava byla jasná, jednoduchá k porozumění a přehledná, v opačném případě může nepříznivě zasahovat do právní jistoty adresátů či být náchylná na obcházení.²⁹⁹

²⁹⁸ Nepochopení problematiky lze demonstrovat na článku, který si v jednotlivých odstavcích jednak odporuje a zároveň mísí několik problematik dohromady. Na druhou stranu těchto problému si všimne pouze hrstka čtenářů, která se věnuje problematice. Průměrný občan si ničeho nepovšimne. Srov. DVORÁK, František a ČTK. Miliardy za pokuty za CO₂ zalepí díru po koronaviru, nebo je EU odpustí? *Idnes.cz* [online]. MAFRA, a. s. 20. 3. 2020 [cit. 19. 4. 2020]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/pokuty-emise-co2-evropska-komise-flotilovy-prumer-kdu-csl-lidovci-zdechovsky-jurecka.A200319_150147_automoto_fdv

²⁹⁹ ZANNONI, op. cit., s. 515.

Jak již bylo jednou řečeno, česká právní úprava hraje celkově marginální roli a je z velké části navázaná na unijní právní úpravu, což odpovídá unijnímu záměru a principu subsidiarity. Český legislativní rámec je zejména tvořen PozKomPod a vyhláškou č. 341/2014 Sb.

Druhý cíl monografie, jež lze z této kapitoly extrahovat, je kritické zhodnocení současné, ale i budoucí právní regulace vozidel, a to s ohledem na nástroje, které poskytuje za účelem zlepšování kvality ovzduší a mitigace klimatických změn.

Analýzou předmětné regulace bylo zjištěno, že neobsahuje žádné nástroje, které by přímo sloužily ke zlepšování kvality ovzduší. Jakékoliv možné zlepšení kvality ovzduší tak nebylo primárním cílem právní úpravy týkající se typového schvalování a znečišťujících látek. Všechny mechanismy, které právní úprava definuje (preventivní např. v podobě poskytnutí rozšířené složky ke schvalovanému typu vozidla, zákazu odpojovacího zařízení či represivní v podobě sankčních ustanovení za porušení některých z povinností nebo jako pozitivní motivaci v podobě možné finanční pobídky ke koupi nových vozidel či ke sešrotování starých) se pojí k procesu typového schvalování, a nikoliv k zájmu na zlepšování kvality ovzduší ve městech (což však nevyklučuje, že přísnější mezní hodnoty by mohly mít pozitivní vliv na kvalitu vnějšího ovzduší). Právní úprava, která se přímo zabývá zlepšováním kvality ovzduší, je reprezentována zejména směrnicí AQD. Vztah AQD a směrnice 2007/46/ES byl analyzován v rozsudku T-339/16 (nutno dodat, že se v řízení jednalo o předchozí směrnici 2007/46/ES, která je už dnes nahrazena, ale zjištění soudu lze aplikovat i na současné nařízení 2018/858). Tribunál zejména analyzoval, kdy je právní úprava na zlepšování kvality ovzduší ohraničena právní úpravou typového schvalování. Soud dospěl k závěru, že opatření pramenící z AQD nemohou jít nad rámec právní úpravy o typovém schvalování. Z pohledu zlepšování kvality ovzduší tak lze konstatovat, že emisní regulace znečišťujících látek z vozidel je pouze přidruženou k zájmu na zlepšování kvality vnějšího ovzduší.

Právní úpravu týkající se emisí CO₂ lze označit za právní úpravu, která se dotýká problematiky mitigace klimatických změn. Na potřebu snižovat skleníkové plyny související s klimatickými změnami a na mezinárodní závazky plynoucí zejména z Pařížské dohody se odvolává text preambule

nařízení 2019/631. Právní úprava definuje cílové hodnoty CO₂ pro vozový park EU a zároveň stanovuje negativní motivační nástroje v podobě poplatků za překročení cílů definovaných pro konkrétní výrobce.

Obecně lze ke shora uvedenému poznamenat, že česká právní úprava pouze reflektuje unijní právní úpravu a žádné vlastní nástroje neobsahuje. Otázkou, která jde nad rámec této publikace, je, zda lze označit shora analyzovanou právní úpravu za efektivní a v praxi řádně implementovanou. Tato otázka bude moci být zodpovězena až s odstupem řady let, jelikož je právní úprava stále mladá (její platnost započala kolem roku 2020) a nové typy vozidel budou podle této právní úpravy schvalovány až v průběhu nadcházejících let.

Dnes nelze říci, zda bude budoucí regulace efektivněji bojovat s emisemi znečišťujících látek a emisemi skleníkových plynů, a to zejména z toho důvodu, že až na nařízení č. 715/2007 je zbytek analyzované právní úpravy poměrně recentní. Nařízení č. 715/2007 bude v budoucnu nahrazeno připravovanou novou emisní normou Euro 7, která je zatím v počátcích přípravy a konečné znění návrhu nařízení regulující emisní normy Euro 7 by mělo být známo ke konci roku 2021 (případně na začátku roku 2022).³⁰⁰

Na druhou stranu analyzovaná unijní právní úprava má potenciál podpořit přechod na nízkoemisní a bezemisní vozidla, a to zejména díky nařízení 2019/631. Je to zejména z důvodu poplatků, které budou muset výrobci vozidel platit v případě, že průměrné specifické emise CO₂ z nových vozidel překročí roční cíle pro specifické emise. Tato negativní motivace tak způsobuje velké investice do elektromobility u zavedených automobilových výrobců. Na druhou stranu lze poukázat na jakousi schizofrenii unijního zákonodárce, jelikož po roce aplikovatelnosti nařízení 2019/631 již uvažuje o revizi tohoto nařízení, a to s ohledem na plnění unijního cíle – klimatické neutrality do roku 2050.³⁰¹

³⁰⁰ Proposal for a regulation; European vehicle emission standards – Euro 7 for cars, vans, lorries and buses. *ec.europa.eu* [online]. European Commission [cit. 4.5.2020]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12313-Development-of-Euro-7-emission-standards-for-cars-vans-lorries-and-buses>

³⁰¹ CO₂ emissions for cars and vans – revision of performance standards. *ec.europa.eu* [online]. European Commission [cit. 20.3.2021]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12655-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans>

Stávající právní úprava emisních Euro norem svým postupným zpřísněním nutí výrobce vozidel k vyvíjení nových a účinnějších technologií než doposud. Pakliže by výrobce nesplnil podmínky Euro normy, hrozí mu neudělení certifikátu schválení typu. To by se v obecné rovině dalo označit za další prostředek negativní motivace.

3 PRÁVNÍ REGULACE ALTERNATIVNÍCH PALIV A SOUISEJÍCÍ INFRASTRUKTURY³⁰²

Alternativní pohony vozidel jsou momentálně jedinou cestou, jak snížit emise skleníkových plynů v dopravě a zlepšit kvalitu ovzduší ve městech. To, že vozidla na alternativní pohon³⁰³ značnou mírou přispívají či jsou schopna přispět ke zlepšení kvality vnějšího ovzduší, a to zejména ve městech, je poměrně bezrozporné téma, na kterém se shodne velká většina veřejnosti. Oproti tomu téma snižování skleníkových plynů je tématem poměrně kontroverzním a budícím emoce, jelikož se pojí s elektromobilitou a tlakem, který EU vyvíjí na výrobce, aby snižovali emise CO₂ z nových vozidel (což samozřejmě nepřímou podporuje bezemisní vozidla). Fakta ovšem hovoří jednoznačně, alespoň co se týká BEV (palivové články nejsou dosud tolik rozšířené a výroba a skladování vodíku je energeticky náročná). Současná bateriová elektrická vozidla mají nižší uhlíkovou stopu než vozidla s diesellovým pohonem a benzínovým spalovacím motorem. Tuto skutečnost zjistily mezinárodní výzkumné instituce zejména Fraunhofer Institute for Systems and Innovation Research ISI³⁰⁴ a nezisková organizace Transport & Environment (ta to zadala Vrije Universiteit Brussel)³⁰⁵. Zároveň se objevila i studie, která tvrdila opak, ale ta byla později zdiskreditována.³⁰⁶ Současná BEV jsou tedy

³⁰² V kapitole jsou využita tato autorova díla:

- VODIČKA, JANČÁŘOVÁ, 2017, op. cit., s. 60–78.
- VODIČKA, Jiří. Rozvoj a regulace infrastruktury pro alternativní paliva v ČR. In: JANČÁŘOVÁ, HANÁK a kol., 2019, op. cit., s. 127–146.

³⁰³ Za alternativní pohon se v rámci této kapitoly považuje pouze bateriové elektrické vozidlo a vozidlo s palivovými články.

³⁰⁴ Tisková zpráva. Electric cars purchased and used in Germany today have a much better carbon footprint than diesel or gasoline-powered cars. *isi.fraunhofer.de* [online]. Fraunhofer ISI, 14. 3. 2019 [cit. 18. 4. 2020]. Dostupné z: <https://www.isi.fraunhofer.de/en/presse/2019/presseinfo-07-elektroautos-klimabilanz.html>
Srov. WIETSCHHEL, Martin, KÜHNBACH, Matthias a David RÜDIGER. Die aktuelle Treibhausgasemissionsbilanz von Elektrofahrzeugen in Deutschland. *isi.fraunhofer.de* [online]. Fraunhofer ISI [cit. 18. 4. 2020]. Dostupné z: https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/sustainability-innovation/2019/WP02-2019_Treibhausgasemissionsbilanz_von_Fahrzeugen.pdf

³⁰⁵ Viz studie VUB v pozn. č. 11. Studie byla citována i v ČR. Emise CO₂ – od výroby po seřtovení auta. *Motor*. Praha: Bauer Media Praha v.o.s, 2018, č. 10.

³⁰⁶ SCHNEIDER, Oscar. Electric vehicles emit more CO₂ than diesel ones, German study says. *brusselstimes.com* [online]. The Brussels Times, 17. 4. 2019 [cit. 18. 4. 2020]. Dostupné z: <https://www.brusselstimes.com/all-news/business/technology/55602/electric-vehicles-emit-more-co2-than-diesel-ones-german-study-shows/>

směrem, kterým by se EU a členské státy měly vydat, jelikož mohou efektivně snížit emise CO₂ z dopravy a emise znečišťujících látek. Palivové články se do budoucna nabízejí jako zdárná alternativa k BEV a jejich rozvoj bude do budoucna zásadní, z tohoto důvodu se kapitola zaměří i na tato vozidla, resp. rozvoj infrastruktury pro tato vozidla.

Další velkou výhodou vozidel na alternativní pohon je snížení závislosti na dovezených fosilních palivech (EU ani ČR nejsou energeticky soběstačné entity). Dle Eurostatu dováží EU více než 55 % své hrubé domácí spotřeby energetických produktů, přičemž tato hodnota narůstá.³⁰⁷ Doprava představuje významný sektor, který je navázán na další odvětví a případné ohrožení tohoto sektoru by mohlo způsobit neblahé hospodářské následky. Pro plynulý hospodářský rozvoj je potřeba mít neustálý a zajištěný přísun fosilních paliv, to je však pro EU a její zvyšující se závislost na dovezených fosilních palivech značný problém a ovlivňuje také energetickou bezpečnost.³⁰⁸

Aby byl nástup vozidel na alternativní pohon co nejefektivnější, je nutné, aby existovala infrastruktura, která by pokryla případnou poptávku po alternativním palivu. Dále se tedy bude kapitola zabývat legislativním rámcem infrastruktury pro alternativní paliva a alternativními palivy, přičemž bude kladen důraz na dobíjecí stanice, jelikož ty se dnes těší zvýšeného zájmu veřejnosti a elektromobily jsou rychle rostoucím segmentem vozidel.

3.1 Legislativní rámec alternativní infrastruktury a alternativních paliv v EU

3.1.1 Primární právo

Obecný rámec rozvoje infrastruktury zasahuje do několika oblastí sdílených pravomocí dle čl. 4 odst. 2 SFEU. Jsou jimi vnitřní trh, životní prostředí, doprava, transevropské sítě a energetika. Rozvoj dopravní infrastruktury lze podřadit pod čl. 90 a násl. SFEU, který upravuje společné cíle dopravní politiky. Na dopravu navazují transevropské sítě dle čl. 170 a násl. SFEU, v rámci nichž EU přispívá ke zřízení a rozvoji zejména dopravních a energetických

³⁰⁷ Energy balance sheets – 2017 data – 2019 edition. *Eurostat* [online]. Publications Office of the EU, 21. 8. 2019, s. 22 [cit. 22. 4.2020]. Dostupné z: <https://doi.org/10.2785/10223>

³⁰⁸ VODIČKA, JANČÁROVÁ, 2017, op. cit., s. 61.

infrastruktur s celoevropským přesahem. Alternativní pohony by měly být přínosem zejména pro zlepšování kvality životního prostředí, toto je také upraveno ve čl. 191 a násl. SFEU. Alternativní paliva svým významem souvisejí s obnovitelnými zdroji, a tedy je zde přesah i do energetiky dle čl. 194 SFEU. Z tohoto základního legislativního rámce proto vyplývá, že problematika alternativních paliv a jejich infrastruktury je zakotvená i v primárním právu, byť to není výslovně upraveno. Na shora zmíněná ustanovení SFEU také odkazují i právní předpisy, které jsou analyzovány v rámci monografie.

3.1.2 Sekundární právo

Infrastruktura

Co se týče přímo aplikovatelných předpisů, je možné rozdělit unijní právní úpravu na takovou, která přímo reguluje finanční pobídky a další finanční nástroje podpory týkající se předmětné materie³⁰⁹ a na tu, která stanovuje obecný právní rámec pro rozvoj alternativní infrastruktury (a to i v rámci transevropských dopravních sítí), nároků a technických požadavků na paliva a podporu obnovitelných zdrojů (v rámci kterých existuje také, alespoň částečně, povinnost dekarbonizace dopravy).

Za primární rámec, jenž souhrnně definuje základní požadavky pro rozvoj infrastruktury, lze označit nařízení č. 1315/2013.³¹⁰ Nařízení se týká rozvoje transevropských sítí (tedy dopravní infrastruktury po celé EU) a priorit jejich budování. Dále stanovuje opatření, která se musí dodržovat při realizaci dopravních cest, jež spadají do transevropských sítí. V souvislosti s rozvojem těchto sítí vymezuje nařízení pojem „*projekt společného zájmu*“, což je celounijní zájem, jenž musí zohledňovat každý členský stát při realizaci sítí (může se např. jednat o zájem v podobě přítomnosti dobýjících stanic u pozemních komunikací spadajících do transevropských sítí). Transevropská síť je typickým příkladem projektu společného zájmu všech členských států, neboť má účinně propojit celou EU, a tím přinést benefity v podobě hospodářského růstu a snazšího přesunu obyvatelstva, zboží a služeb.

³⁰⁹ Analyzováno v další kapitole.

³¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU ve znění Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/254 ze dne 9. listopadu 2018.

V textu nařízení č. 1315/2013 je rozlišováno mezi globální sítí a hlavní sítí, a to podle významu dopravní komunikace.³¹¹ Za globální síť se označuje zejména stávající a plánovaná dopravní infrastruktura transevropských dopravních sítí.³¹² Hlavní síť je část globální sítě, která má největší význam pro splnění cíle v podobě rozvoje transevropských sítí.^{313,314} Co se týká globálních sítí, je při jejich realizaci potřeba dbát na opatření, která umožňují podporu alternativních zdrojů energie a zejména pak systémů s nízkými nebo nulovými emisemi uhlíku.³¹⁵ Zároveň je nutno upozornit, že se při rozvoji silniční infrastruktury má dávat přednost zavádění nových technologií a inovací na podporu nízkouhlíkové dopravy.³¹⁶ Zajímavou povinnost lze sledovat u městských uzlů, kdy mají členské státy, pakliže je to proveditelné, podporovat nízkouhlíkovou a nízkohlučnou dopravu pro doručování zboží ve městech.³¹⁷ Nařízení dále proklamuje nutnost nových technologií a inovací, které je třeba zavádět, a to v oblastech dekarbonizace všech druhů dopravy, zejména pomocí zavádění alternativních pohonných systémů.³¹⁸ V rámci problematiky hlavních sítí by členské státy měly v požadavcích na infrastrukturu zohlednit inovační technologie a zajistit, aby osobní a nákladní doprava účinně využívala dostupné zdroje.³¹⁹

Na nařízení č. 1315/2013 přímo navazuje nařízení č. 1316/2013.³²⁰ Toto nařízení dále specifikuje a stanovuje rámec pro postupy, finanční pomoci k rozvoji transevropských sítí a s tím souvisejících projektů společného zájmu definovaných zejména pomocí nařízení č. 1315/2013. Je třeba podotknout, že předmětné nařízení se nevěnuje pouze regulaci transevropských sítí

³¹¹ Nutno podotknout, že český překlad pojmů je dosti zavádějící, jelikož anglická jazyková verze předmětného nařízení nepoužívá pojem „*global network*“, ale „*comprehensive network*“ a pojem „*core network*“ je přeložen jako „*hlavní síť*“.

³¹² Čl. 6 odst. 2 nařízení č. 1315/2013.

³¹³ *Ibid.*, čl. 6 odst. 3.

³¹⁴ [Maps. ec.europa.eu](https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html) [online]. European Commission [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html>

³¹⁵ Čl. 10 odst. 2 nařízení č. 1315/2013.

³¹⁶ Čl. 19 písm. c) nařízení č. 1315/2013.

³¹⁷ *Ibid.*, čl. 30 písm. f) .

³¹⁸ *Ibid.*, čl. 33.

³¹⁹ *Ibid.*, čl. 39.

³²⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění nařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 ve znění Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) 2018/1046 ze dne 18. července 2018.

v dopravním kontextu, ale také v kontextu telekomunikačních a energetických infrastruktur.³²¹ Mezi obecné cíle, kterých má nařízení dosáhnout, patří zejména výstavba nové a modernizace staré infrastruktury v oblasti dopravy a zejména také snížení emisí skleníkových plynů o 20 % oproti roku 1990.³²² Nařízení definovalo i konkrétní odvětvový cíl, který v tomto ohledu spočívá zejména v dekarbonizaci všech druhů dopravy. Zda tohoto cíle bylo dosaženo u konkrétního alternativního paliva se změří počtem stanic pro kýžené palivo pro vozidla využívající hlavní transevropské síť.³²³

Snad nejzásadnější unijní předpis týkající se rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva je směrnice 2014/94/EU.³²⁴ Význam tohoto předpisu spočívá především ve snaze zamezit tříštění vnitřního trhu v nekoordinovaném zavádění alternativních paliv na trh.³²⁵ Preambule předmětného nařízení odkazuje na potřebu snížit emise CO₂ v dopravě, což má návaznost na zlepšení kvality ovzduší a snížení hluku v aglomeracích.³²⁶ Zároveň je poukazováno na směrnici 2009/28/ES³²⁷, která definuje závazný cíl pro dopravu v podobě 10 % energie pocházející z obnovitelných zdrojů.³²⁸ Směrnice 2014/94/EU stanovuje společný minimální rámec pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, to se týká elektrických dobíjecích stanic, plnicích stanic pro vodík a pro zemní plyn v různých skupenstvích (LNG³²⁹ a CNG).³³⁰

Jako obecnou povinnost stanovuje směrnice ve čl. 3 přijetí vnitrostátního rámce politiky. Součástí tohoto vnitrostátního rámce politiky jsou obecné a specifické cíle pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, které se pojí k rozvoji infrastruktury dobíjecích stanic, plnicích stanic CNG, LNG a eventuálně k vodíkovým plnicím stanicím. K cílům lze poznamenat,

³²¹ Čl. 1 nařízení č. 1316/2013.

³²² Ibid., čl. 3.

³²³ Ibid., čl. 4 odst. 2 písm. b) bod i).

³²⁴ Ve znění Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/674 ze dne 17. listopadu 2017.

³²⁵ Bod (10) preambule směrnice 2014/94/EU.

³²⁶ Ibid., bod (23) preambule.

³²⁷ Viz níže.

³²⁸ Bod (27) preambule směrnice 2014/94/EU.

³²⁹ Toto palivo se díky svým fyzikálním vlastnostem hodí spíše pro nákladní dopravu. Rychle se odpařuje v případě dlouhého stání, ale oproti CNG mají automobily až třikrát větší dojezd při stejném obsahu nádrže. Dnes není příliš rozšířené, ale do budoucna se s ním počítá jako s běžným palivem. Průměrný dojezd nákladních automobilů na LNG činí kolem 1 200 km, a proto není potřeba stavět vysoký počet plnicích stanic.

³³⁰ Čl. 1 směrnice 2014/94/EU.

že směrnice nestanovuje žádné specifické závazné cíle jako např. směrnice 2009/28/ES. Cíle si definují samotné členské státy, a to s ohledem na jejich zvláštní vnitrostátní podmínky. Stanovené cíle je možné revidovat na základě tržní poptávky, a to nejen na celounijní úrovni, ale také na vnitrostátní, ba dokonce i na regionální úrovni. Jako další součást tohoto vnitrostátního rámce politiky lze zmínit zejména přijetí opatření, která jsou nezbytná k dostání závazků stanovených ve specifických a obecných cílech. Zásadní ustanovení, které dává možnost rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva za pomoci státní podpory, se nachází ve čl. 3 odst. 5, kdy je výslovně připuštěna možnost státní podpory pro rozvoj infrastruktury, a to v souladu s pravidly obsaženými ve SFEU. Za spíše proklamativní ustanovení lze považovat prohlášení, že vnitrostátní rámce musí být v souladu s unijní právní úpravou na ochranu životního prostředí a klimatu.³³¹ Rozvoj infrastruktury jednotlivých alternativních paliv v oblasti silniční dopravy dle této směrnice lze pro účely kapitoly rozdělit do dvou skupin, a to v závislosti na jejich umístění či důležitosti. První skupinou je infrastruktura obecná, která by se měla vybudovat v rámci členského státu, a to dle jeho uvážení. Počet jednotlivých plnicích stanic a dobýjecích stanic by měl být přiměřený. Předpis stanoví závazná data, do kterých by měly být stanice vybudovány. Pro přiměřený počet dobýjecích stanic je nejzazším termínem výstavby 31. prosinec 2020.³³² Nejzazší termín pro vybudování přiměřeného počtu vodíkových plnicích stanic, pokud se je členský stát rozhodne vybudovat, je 31. prosinec 2025.³³³ Přiměřený počet plnicích stanic CNG by měl být vybudován do 31. prosince 2020.³³⁴

Druhou skupinu tvoří infrastruktura pro TEN-T neboli transevropskou dopravní síť. V rámci této skupiny už mají členské státy povinnost zajistit, aby byl vybudován přiměřený počet dobýjecích stanic a plnicích stanic CNG a LNG podél sítí TEN-T. Ve vztahu k dobýjecím stanicím má Komise posoudit, zda členské státy vybuďovaly přiměřený počet dobýjecích stanic, a to s ohledem na vývoj ceny těchto vozidel a jejich počtu na silnicích. Pakliže je to důvodné, může Komise navrhnout změnu směrnice.³³⁵

³³¹ Čl. 3 odst. 6 směrnice 2014/94/EU.

³³² *Ibid.*, čl. 4 odst. 1.

³³³ *Ibid.*, čl. 5 odst. 1.

³³⁴ *Ibid.*, čl. 6 odst. 7.

³³⁵ *Ibid.*, čl. 4 odst. 2.

Do 31. prosince 2025 je potřeba vybudovat přiměřený počet LNG stanic, a to alespoň na dopravní síti TEN-T.³³⁶ Stejně datum platí i pro stanice CNG podél dopravní sítě TEN-T.³³⁷

Shora popsaným ustanovením lze vytknout užití poměrně neurčitých výrazů. Jedná se zejména o výraz „*přiměřený počet*“, který je užit v souvislosti s jednotlivými stanicemi pro plnění či dobíjení, přičemž konkrétně nespecifikuje, kolik by těchto stanic mělo být vybudováno. Jako vodítko lze použít bod 23 preambule směrnice 2014/94/EU, kde je stanoveno, že průměrný počet dobíjecích stanic by se měl rovnat hodnotě jedné dobíjecí stanice na deset automobilů.³³⁸ Neurčitost výrazu lze také vyvozovat z toho, že konkrétní počet stanic závisí na uvážení členských států a na jejich vnitrostátních rámcových politikách.

Ustanovení týkající se dobíjecích stanic poměrně podrobně regulují nákup elektřiny.³³⁹ Je snaha zajistit, aby ceny účtované za dobíjení byly stanoveny transparentně, přiměřeně a byly snadno porovnatelné s jinými.³⁴⁰ Členské státy mají zejména zajistit, aby provozovatelé distribučních soustav spolupracovali nediskriminačním způsobem s provozovateli dobíjecích stanic.³⁴¹ Tím se dostáváme i k ustanovení, které je napsáno velice nešťastně. Jedná se o čl. 4 odst. 9: „*Všechny veřejně přístupné dobíjecí stanice poskytnou uživatelům elektrických vozidel rovněž možnost jednorázového dobítí bez uzavření smlouvy s dotčeným dodavatelem elektřiny nebo provozovatelem*“. Výkladem textu se jistě dobereme toho, že oním neuzavřením smlouvy zde bylo myšleno neuzavření dlouhodobého závazku s konkrétním provozovatelem stanice či dodavatelem elektřiny. Jiný výklad ustanovení by provozovatele automobilů příliš omezoval či diskriminoval v případě, že by nebyli odběrateli elektřiny u konkrétního dodavatele. Zároveň lze podotknout, že gramatický výklad ustanovení může znít poněkud absurdně, jelikož text pracuje se slovním spojením „*dobítí bez uzavření smlouvy*“, ovšem smluvní vztah vznikne i bez uzavření smlouvy

³³⁶ Ibid., čl. 6 odst. 4.

³³⁷ Ibid., čl. 6 odst. 8.

³³⁸ Srov. KYMENVAARA, Sara. Ending Transport Oil Dependency in the European Union: National Policy Activity at the Heart of the Transition to Alternative Fuels. *Carbon & Climate Law Review* [online]. 2017, roč. 11, č. 2, s. 114 [cit. 16. 4. 2018]. DOI: <https://doi.org/10.21552/cclr/2017/2/7>

³³⁹ Čl. 4 odst. 8 a násl. směrnice 2014/94/EU.

³⁴⁰ Ibid., čl. 4 odst. 10.

³⁴¹ Ibid., čl. 4 odst. 11.

(stejně jako na klasických čerpacích stanicích či obchodech). I když se pomocí výkladu lze dobrat významu předmětného ustanovení, je nasnadě konstatovat, že by mu prospěla revize.

Směrnice mimo jiné stanovuje technické specifikace pro dobíjecí stanice a pro plnicí stanice v příloze II. Předmětný legislativní akt se zabývá také problematikou lodní dopravy a alternativní infrastruktury pro ni, ale z důvodu zaměření této publikace na silniční dopravu, nebude problematice věnována pozornost.

Paliva

Na unijní úrovni lze uvést zejména směrnici 98/70/ES³⁴². Záměr směrnice lze rozdělit na dvě větve. První z nich definuje technické specifikace pro paliva vznětových a zážehových motorů a konkrétní požadavky na zdraví a životní prostředí, kterým by paliva měla odpovídat.³⁴³ Druhá větev stanovuje cíle, kterých má být dosaženo během životního cyklu paliva, a to s ohledem na snižování emisí skleníkových plynů.³⁴⁴ Dle této směrnice jsou členské státy povinny do roku 2020 snížit emise skleníkových plynů z pohonných hmot o 10 %.³⁴⁵

Jedním z účinných legislativních aktů, které se zapříčinily o rozvoj alternativních paliv, a tím pádem i těchto vozidel, je směrnice 2009/28/ES³⁴⁶. Tato směrnice definovala závazné národní cíle pro využívání energie z obnovitelných zdrojů. Jedním z těchto závazných cílů stanovených shodně pro každý členský stát, je povinnost zajistit ve všech druzích dopravy podíl energie z obnovitelných zdrojů alespoň ve výši 10 % z konečné spotřeby energie v dopravě. Tento cíl bylo nutné splnit do roku 2020.³⁴⁷ Směrnice ukládá i způsob výpočtu tohoto údaje a ve svém textu se dále věnuje především palivům

³⁴² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES ze dne 13. října 1998 o jakosti benzínu a motorové nafty a o změně směrnice Rady 93/12/EHS ve znění Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999 ze dne 11. prosince 2018.

³⁴³ Čl. 1 písm. a) směrnice 98/70/ES.

³⁴⁴ Ibid., čl. 1 písm. b).

³⁴⁵ Ibid., čl. 7a odst. 2.

³⁴⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/28/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů a o změně a následném zrušení směrnic 2001/77/ES a 2003/30/ES v posledním znění.

³⁴⁷ Čl. 3 odst. 4 směrnice 2009/28/ES.

vyráběným z biomasy, tedy biopalivům.³⁴⁸ Z textu tak lze dovodit, že tvůrce legislativy při tvoření předmětného právního aktu, nekalkuloval plně s dalšími alternativními zdroji pohonu, resp. nepovažoval je za takové technologie, které by mohly mít skutečný dopad na plnění závazných cílů stanovených ve směrnici, jinými slovy za plnohodnotnou alternativu k biopalivům. To je zarážející, jelikož již v preambuli jsou zmíněny elektromobily a jejich možná úloha, která by měla spočívat ve snižování spotřeby energie v dopravě.³⁴⁹ Na druhou stranu například elektřina vyrobená z obnovitelných zdrojů a spotřebovaná ve vozidlech na elektrický pohon se zahrne do výpočtu konečné energie obnovitelných zdrojů v dopravě, zároveň se tato elektřina považuje za pětinasobek elektřiny vyrobené z obnovitelných zdrojů. Tato skutečnost by měla členské státy motivovat, aby více investovaly do rozvoje elektromobility.³⁵⁰

Jak směrnice 98/70/ES, tak směrnice 2009/28/ES explicitně stanovují rok 2020 jako pomyslný milník vývoje dopravy, resp. zvyšování obnovitelných zdrojů v dopravě. Nátlak na zvyšování obnovitelných zdrojů v dopravě zároveň nepřímo podporuje rozvoj infrastruktury pro alternativní pohony vozidel. Česká republika se vydala cestou podpory biopaliv v dopravě jako náhrady fosilních paliv. Je ale nasnadě poznamenat, že žádná ze směrnic výslovně nedefinuje povinnost podporovat pouze jedno alternativní palivo. V tomto ohledu zachovává směrnice 2009/28/ES technologickou neutralitu. Bohužel někteří vrcholní političtí představitelé nemají o unijní právní úpravě správně představ³⁵¹ a mohou tak tvrdit zavádějící informace ohledně unijní právní úpravy, což potom může u veřejnosti vyvolat pocit, že EU stanovuje špatné cíle.

Směrnice 2009/28/ES je zásadně nahrazena směrnicí 2018/2001³⁵², a to od 1. července 2021.³⁵³ Nová směrnice navazuje na předchozí i v oblasti

³⁴⁸ Ibid., čl. 3 odst. 4.

³⁴⁹ Ibid., bod (28) preambule.

³⁵⁰ Ibid., čl. 3 odst. 4 písm. c) in fine.

³⁵¹ BOČEK, Jan, JANA KLÍMOVÁ, Filip NERAD, Štěpán SEDLÁČEK a Michal ZLATKOVSKÝ. Dábel se skrývá v procesu: jak se z bruselského nápadu snížit emise staly české lány řepky. *iRozhlas* [online]. Český rozhlas, 28. 5. 2019 [cit. 23. 4. 2020]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/repka-babis-ano-evropa-eu-volby-biopaliva-smernice_1905280600_jab

³⁵² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů.

³⁵³ Čl. 37 směrnice 2018/2001.

zvyšování podílu obnovitelných zdrojů v dopravě. Zatímco směrnice 2009/28/ES definovala cíl v podobě podílu o velikosti nejméně 10 % do roku 2020, nová směrnice definuje cíl v podobě podílu energie z obnovitelných zdrojů v dopravě ve výši nejméně 14 % do roku 2030. Lze kvitovat i podrobnější formulaci relevantních ustanovení oproti předchozí směrnici. Nynější formulace přímo povazuje členské státy, aby uložily dodavatelům paliv povinnost zajistit takový podíl obnovitelných zdrojů v palivech, aby do roku 2030 byl dosažen předmětný cíl.³⁵⁴

3.2 Legislativní rámec alternativní infrastruktury a alternativních paliv v ČR

3.2.1 Zákonná a podzákoná právní úprava alternativní infrastruktury a alternativních paliv

Infrastruktura

V základu se právní požadavky na výstavbu alternativní infrastruktury neliší od požadavků pro klasickou infrastrukturu (tedy čerpací stanice, produktovody atd.). V této souvislosti lze upozornit na StZ jako průřezový zákon, který se mimo jiné pojí s realizací záměrů v území.³⁵⁵ Konkrétní právní úpravu výstavby alternativní infrastruktury lze nalézt ve vyhlášce č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby. Tento předpis reguluje v ustanoveních § 48 a § 48a stavební technické požadavky, a to konkrétně ty, které se týkají čerpacích stanic, dobíjecích stanic a vodíkových plnicích stanic. Poslední uvedené stanice musí dále splňovat české technické normy výslovně uvedené v předmětném předpise.

Ministerstvo pro místní rozvoj ve výstavbě infrastruktury vystupuje jako metodický orgán ke stavebnímu zákonu. Ministerstvo konkrétně vydalo metodický pokyn k dobíjecím stanicím pro elektrická vozidla, který by měl pomoci stavebním úřadům při územních, stavebních a kolaudačních procesech při

³⁵⁴ Čl. 25 směrnice 2018/2001.

³⁵⁵ Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

výstavbě dobíjecích stanic.³⁵⁶ Metodika poměrně trefně identifikovala jeden z problémů, který může v rámci povolovacích procesů nastat. Je jím to, zda výrobek plní funkci stavby (viz dále v textu).³⁵⁷ V tomto ohledu metodika poukazuje na soudní judikaturu (jedná se o rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 16. 3. 2016, č. j. 31 A 15/2014-46), která definovala charakteristické znaky výrobků plnících funkci stavby. Mezi znaky lze zařadit zejména účel výrobku a permanentnost umístění.³⁵⁸

Metodika v návaznosti na stavební zákon rozlišuje tři druhy dobíjecích stanic. U každého druhu se zabývá umístěním stavby, povolením stavby a kolaudací. Prvním druhem jsou zastřešené dobíjecí stanice s více stojany.³⁵⁹ Ty metodika považuje za stavby a pro jejich umístění se tak a contrario § 79 odst. 2 StZ bude zásadně vyžadovat územní rozhodnutí. Ovšem některé stavby bude možné umístit pouze na základě územního souhlasu, a to v případech, kdy by se jednalo o záměr v zastavěném území či zastavitelné ploše dle § 96 StZ nebo § 96 odst. 2 písm. a) zejména ve spojení se záměry dle § 103 odst. 1 písm. e) StZ – tedy stavby do 25 m² zastavěné plochy a do 5 m výšky nevyžadující ohlášení ani stavební povolení. Taktéž pouze územní souhlas vyžadují záměry dle § 96 odst. 2 písm. b) ve spojení s § 104 odst. 1 písm. d) StZ – tedy ohlašované stavby do 70 m² celkové zastavěné plochy a do 5 m výšky. To, zda záměr bude vyžadovat stavební povolení či pouze ohlášení, bude záležet na tom, zda naplní podmínky v § 103 či § 104 StZ. Na tomto místě nelze jednoznačně konstatovat nutnost stavebního povolení či pouhého oznámení, vždy bude záležet na konkrétní situaci a záměru. Kolaudační souhlas či rozhodnutí bude potřeba u staveb, u kterých postačí ohlášení dle § 104 odst. 1 písm. d) StZ.

Dalším druhem jsou nezastřešené dobíjecí stanice s jedním nebo více stojany.³⁶⁰ Zde již může nastat výkladový problém v tom smyslu, zda se jedná

³⁵⁶ Dobíjecí stanice pro elektrická vozidla. Metodická pomůcka Ministerstva pro místní rozvoj. *mmr.cz* [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, květen 2019 [cit. 10. 5. 2020]. Dostupné z: <https://mmr.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/stanoviska-a-metodiky/uzemni-rozhodovani-a-stavebni-rad/metodiky-pokyn-k-dobijecim-stanicim-pro-elektrick>

³⁵⁷ V praxi se může typicky jednat o samostatnou dobíjecí stanici s jedním stojanem stojícím na parkovišti.

³⁵⁸ Metodická pomůcka MMR, op. cit., s. 3.

³⁵⁹ *Ibid.*, s. 7.

³⁶⁰ Metodická pomůcka MMR, op. cit., s. 8.

o stavbu či o výrobek plnící funkci stavby. Metodika zde dochází k závěru, že zpravidla bude potřeba územního souhlasu pro umístění tohoto typu dobíjecí stanice. Předmětnou dobíjecí stanicí, pakliže bude splňovat charakteristické znaky výrobku plnící funkci stavby dle § 103 odst. 1 písm. e) bodu 16 StZ, nebude nutné ohlašovat ani získat stavební povolení. Zároveň není vyžadován kolaudační souhlas či rozhodnutí.

Posledním druhem jsou dobíjecí boxy umístěné na stěnách budov (běžně označované jako tzv. wallboxy).³⁶¹ Wallbox se považuje za výrobek a nespadá do působnosti stavebního zákona.

Ke shora uvedenému je nutné dodat, že metodika poměrně jasným způsobem konkretizuje záměry, pod které lze dobíjecí stanice subsumovat. To může pomoci personálnímu substrátu stavebních úřadů, který by si nevěděl rady se záměry investorů. Do budoucna by jistě bylo vhodné vypracovat podobnou metodiku i pro další alternativní infrastrukturu, aby stavební úřady mohly v této oblasti rozhodovat co nejjednodušeji.

Nabíjecí stanice pro elektromobily, pokud nejsou součástí stávající čerpací stanice, by v případě stavebního procesu a následného provozu mohly být ušetřeny úskalí složitosti stavebního řízení, neboť u těchto stanic nehrozí riziko úniku pohonných hmot a následné újmy na životním prostředí, tedy stavební řízení by mělo proběhnout bez větších problémů.³⁶² Za účelem zjištění faktického stavu věci byl odeslán dotazník na přední české dodavatele elektrické energie, kteří provozují či vlastní veřejné dobíjecí stanice. Z obdržených dotazníků lze vyvodit následující závěry.³⁶³ Všichni provozovatelé či vlastníci elektrických dobíjecích stanic spatřují největší problém v nejednotném přístupu jednotlivých stavebních úřadů k problematice povolování jejich záměrů. Největší úskalí je v případě požadavku vyjádření územně plánovacího odboru a dalších dotčených orgánů (jeden subjekt uvedl, že si stavební úřad při povolování jejich záměru vyžádal 43 vyjádření různých dotčených orgánů). V těchto případech se řízení prodloužila nejméně o půl roku. Dalším úskalím jsou dotčení vlastníci sousedních pozemků, kteří mnohdy postupují vůči investorovi obstrukčně. S přijetím nového stavebního zákona

³⁶¹ Metodická pomůcka MMR, op. cit., s. 8.

³⁶² VODIČKA, JANČÁŘOVÁ, 2017, op. cit., s. 62.

³⁶³ Byly obdrženy pouze dvě relevantní odpovědi (E.ON Energie, a. s. a Pražská energetika, a. s.).

by subjekty ocenily vyšší harmonizaci přístupu stavebních úřadů k výstavbě dobíjecích stanic a vyšší konzistentnost v rozhodování v předmětných věcech. Lze mít za to, že současný stav týkající se povolovacích procesů ve výstavbě alternativní infrastruktury, je neudržitelný. Na jednu stranu zde sice existuje metodika od Ministerstva pro místní rozvoj, ale na stranu druhou zkušenosti investorů ukazují to, že si stavební úřady mnohdy neví rady s přístupem k povolování výstavby této nové infrastruktury. Zároveň je nutné podotknout, že každá obec je unikátní, a proto nelze jednoznačně stanovit podmínky, za kterých by se záměry povolovaly en bloc. V tomto směru také nelze jednoduše definovat řešení, které by situaci vyřešilo, jelikož se jedná o problém se značným přesahem do mnoha oborů. Přesto by možná doporučení mohla znít následovně. Urychlení povolovacích procesů by mohla pomoci vyšší míra komunikace mezi investory a stavebními úřady, přičemž by se měl klást důraz na zásady uvedené v úvodních ustanoveních SŘ. Jelikož je alternativní infrastruktura stále, pro většinu populace, nová technologie, bylo by vhodné spolu se žádostmi dodat i jednoduché popisy plánovaného záměru (například i s možnou budoucí vizualizací) a případné příklady z jiných, typově obdobných, obcí, kde byl záměr již v minulosti realizován. Tyto požadavky kladou větší nároky na investory, nicméně by tento postup mohl urychlit rozhodování stavebních úřadů.

Stran veřejné správy, lze konstatovat, že situace není jednoduchá. Jako možné řešení se jeví celorepublikový informační systém, který by schraňoval veškeré záměry a úředník by si mohl typově vyselektovat záměr, který by nejlépe odpovídal posuzovanému záměru. Bohužel toto řešení (s ohledem na zákonné postupy pro vytvoření takového informačního systému a politickou vůli) není v blízké době realizovatelné. Nabízí se však otázka, co lze za stávající zákonné úpravy učinit? Za účelem zrychlení povolovacích procesů, by stát měl dbát na přísné dodržování lhůt. S ohledem na dříve uvedené druhy povolovacích procesů dle metodiky ministerstva, lze konstatovat, že stavební úřad má maximálně 180 dnů pro vydání rozhodnutí o umístění stavby a stavebního povolení.³⁶⁴ To je nejdelší možná lhůta s ohledem na výše uvedené procesy. Ostatní povolovací procesy dle metodiky nemohou dosáhnout délky 180 dnů.

³⁶⁴ Jedná se o zjednodušený příklad, který je slovy stavebního zákona: „*zvláště složitý*“ dle § 87 odst. 4 a § 112 odst. 3 StZ.

V tomto ohledu je pro investora výhodnější, pakliže tomu záměr odpovídá, podat návrh na zahájení společného a stavebního řízení, a to z důvodu maximální délky tohoto řízení, která je stanovena na 90 dnů.³⁶⁵

Právní úprava taktéž časově limituje lhůtu pro vydání závazného stanoviska, která je dle SŘ zásadně 30 dnů³⁶⁶, ale zároveň, pakliže závazné stanovisko vydáno nebylo, platí fikce souhlasného závazného stanoviska dle § 4 odst. 9 StZ (ovšem pouze ve vztahu k dotečeným orgánům). Tato fikce by mohla některé záměry uspišit. Dalším aspektem je lhůta pro vydání vyjádření dotčených orgánů dle § 154 a násl. SŘ. Ustanovení sice explicitně lhůtu nestanovuje, nicméně dle § 154 in fine SŘ, lze dovodit, že pakliže zvláštní zákon lhůtu nestanoví, je potřeba se řídit § 71 SŘ, tedy vydat vyjádření bezodkladně či do 30 dnů.³⁶⁷

K tomuto lze podotknout, že i když právní úprava časově limituje jednotlivé orgány k vydání aktů, a tedy z teoretického hlediska by při vydávání povolenacích aktů neměly být žádné průtahy, fakticky se ukazuje, že lhůty, které právní úprava nabízí, nejsou dodržovány. V tomto ohledu se tak střetává svět podnikatelů, kteří chtějí mít vše hotovo v co nejkratší době a co nejefektivněji, se světem veřejné správy. Navíc mají lhůty charakter pořádkových lhůt, což pro investory znamená, že jejich obrana proti nedodržování předmětných lhůt je vázána na ustanovení týkající se ochrany proti nečinnosti (§ 80 a násl. SŘ). Taktéž lze z pozice investora uvažovat o náhradě škody či nemajetkové újmy, a to v případě porušení lhůty pro vydání rozhodnutí.³⁶⁸ Bohužel jiné legální „páky“ investor, který bych chtěl urychlit řízení, nemá.

Paliva

Alternativní paliva a vlastně kterákoliv paliva jsou nerozlučně spjata s podnikáním a finančním ziskem, který by mohl z tohoto druhu podnikání vzejít. Z tohoto důvodu je nutné do výčtu zákonů věnující se této problematice zahrnout i EnerZ³⁶⁹. Ten již v definičních ustanoveních podává poměrně

³⁶⁵ § 94p odst. 3 StZ.

³⁶⁶ § 149 odst. 4 SŘ.

³⁶⁷ Srov. K § 155 bod 3. POTĚŠIL, Lukáš, David HEJČ, Filip RIGEL a David MAREK. *Správní řád: Komentář*. 2. vyd. 2020. In: *Beck-online* [Právní informační systém]. C. H. Beck.

³⁶⁸ POTĚŠIL, HEJČ, RIGEL, MAREK, 2020, op. cit., k § 71 bod 23.

³⁶⁹ Zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon).

zajímavou definici, která se pojí s alternativními palivy, a to konkrétně se zemním plynem.³⁷⁰ Dle této definice zemní plyn, který se použije pro pohon motorových vozidel, přestává být plynem dle předmětného zákona. Zákon bohužel neodkazuje na jiný předpis, který by tyto látky blíže definoval, a tak se plyny dle tohoto ustanovení ocitají, alespoň prima facie, v legislativním vakuu.³⁷¹

Na provozovatele dobíjecích stanic by se mohla vztahovat ustanovení týkající se podnikání v energetických odvětvích, a to zejména licenční ustanovení. Zákonodárce však samotnému provozování dobíjecích stanic udělil § 3 odst. 4 písm. c) EnerZ výjimku z povinnosti vlastnit licenci, což ale neznamená, že by títo provozovatelé neměli jinou povinnost týkající se např. živnostenského oprávnění. Licence není ani zapotřebí v případech, že se jedná o prodej plynu jako pohonné hmoty, a to z toho důvodu, že tyto plyny nejsou plyny dle energetického zákona, a tudíž se na ně tento zákon nevztahuje, a tedy není povinnost na jejich prodej a skladování mít udělenou licenci dle předmětného zákona.

Pohonné hmoty a čerpací stanice jsou obecně upraveny v ZPH³⁷². V textu předpisu lze pozorovat implementovanou směrnici 2014/94/EU. Zákon, jako jeden z mála českých předpisů, definuje pojmy jako „*alternativní palivo*“³⁷³ či „*elektrické vozidlo*“³⁷⁴ nebo „*dobíjecí stanice*“.³⁷⁵ ZPH taktéž definuje pojem „*veřejná dobíjecí stanice*“³⁷⁶, definice částečně odpovídá i definici ve čl. 2 odst. 7 směrnice 2014/94/EU, ovšem doplňuje ji o možné výjimky. Obecně

³⁷⁰ § 2 odst. 2 písm. c) bod 9 EnerZ.

³⁷¹ Definici plynu jako pohonné hmoty lze nalézt až v zákoně č. 311/2006 Sb., viz níže.

³⁷² Zákon č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pohonných hmotách).

³⁷³ Dle § 2 písm. b) ZPH: „... *alternativním palivem palivo nebo zdroj energie, které slouží alespoň zčásti jako náhrada zdrojů fosilní ropy v dodávkách energie pro dopravu a které mají potenciál přispět k její dekarbonizaci a zvýšit environmentální výkonnost odvětví dopravy; alternativním palivem je zejména biopalivo nebo jiné palivo z obnovitelných zdrojů, syntetické a parafinické palivo, stlačený zemní plyn včetně biometanu, zkapalněný zemní plyn včetně biometanu, zkapalněný ropný plyn, elektrifina a vodík.*“

³⁷⁴ Dle § 2 písm. e) ZPH: „... *elektrickým vozidlem motorové vozidlo s pohonem zahrnujícím alespoň jedno neperiferní elektrické zařízení jako měnič energie s elektricky dobíjeným systémem ukládání energie, který je možno dobíjet externě.*“

³⁷⁵ Dle § 2 písm. n) ZPH: „... *dobíjecí stanicí kompaktní zařízení vybavené jedním nebo více dobíjecími body, které mají stejného vlastníka jako toto zařízení.*“ Jedna dobíjecí stanice má zpravidla dva a více dobíjecích bodů.

³⁷⁶ Dle § 2 písm. r) ZPH: „... *veřejně přístupnou dobíjecí stanicí dobíjecí stanice na dodávku elektřiny, jejíž provozovatel uživatelům z Evropské unie poskytuje nediskriminační přístup, přičemž nediskriminační přístup může zahrnovat různé podmínky ověření, použití a platby... .*“

by se výjimky z provozu veřejné dobíjecí stanice mohly vztahovat na situace, kdy dobíjení vozidla z neveřejné dobíječky slouží k manipulačním procesům z vozidla, a to zejména v situacích provozovatelů autoservisu, prodejce vozidel a výrobce vozidel a zároveň dobíjecí stanice neslouží jako primární prostředek k podnikání, tedy výdělečné činnosti.³⁷⁷ Ustanovení konkrétně vyjímá tyto osoby, přičemž jim mnohdy definuje i konkrétní podmínky, za kterých lze jejich dobíječku považovat za neveřejnou. Jedná se zejména o:

1. Provozovatele autoservisů, kteří potřebují dobít servisovaná vozidla a zároveň není jejich dobíječka přístupná veřejnosti.³⁷⁸ Prodejce vozidel, který využívá stanici pro dobíjení prodávaných vozidel a zároveň není dobíječka přístupná veřejnosti.³⁷⁹
2. Výrobce vozidel, který provozuje dobíječku pouze pro dobíjení vozidel vlastní výroby.³⁸⁰
3. Poslední skupinou jsou osoby využívající dobíjecí stanice za účelem dobíjení vozidel zaměstnanců či za účelem provozu svého podnikání, ale za podmínky, že tato osoba neposkytuje služby dobíjení pro veřejnost v konkrétní dobíjecí stanici.³⁸¹ Typicky se může jednat o tzv. firemní dobíjecí stanice, které nechal nainstalovat zaměstnavatel pro své zaměstnance, a to jak v podobě bonusu pro zaměstnance, kteří vlastní či provozují elektromobil, tak v podobě firemních (tzv. fleetových) elektrických vozidel. Takto označené dobíjecí stanice nemohou být provozovány jako veřejné dobíjecí stanice. To ovšem nebrání tomuto „pomyšlnému“ zaměstnavateli, aby si zřídil „zvláštní“ dobíjecí stanici, která by sloužila veřejnosti.

Shora popsané výjimky však mohou přinést několik problematických situací. První situace nastane, pakliže prodejce vozidel nabízí dobíjení vozidel pouze vozidlům značky, které prodává.³⁸² Lze konstatovat, že v této situaci nevystupuje prodejce jako výrobce vozidel a nelze na něj tedy aplikovat § 2 písm. r)

³⁷⁷ § 2 písm. r) ZPH.

³⁷⁸ § 2 písm. r) bod 4 ZPH.

³⁷⁹ § 2 písm. r) bod 3 ZPH.

³⁸⁰ § 2 písm. r) bod 1 ZPH.

³⁸¹ § 2 písm. r) bod 2 ZPH.

³⁸² DVOŘÁK, František. Příprava na elektromobilitu: prodejci budují karantény a obří powerbanky. *Idnes.cz* [online]. MAFRA, a. s., 11.11.2019 [cit. 25.4.2020]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/skoda-dealer-nabijecka-setrvacnik-energeticke-uloziste-powerbanka.A191108_174104_automoto_fdv

bod 1 ZPH. Výrobce je jednak definován v § 2 odst. 9 PozKomPod a také ve čl. 3 bodu 40 nařízení 2018/858. Prodejce by se nanejvýš mohl kvalifikovat jako distributor, což je osoba definovaná ve čl. 3 bodu 43 nařízení 2018/858. PozKomPod definici nenabízí, ale v rámci systémového výkladu lze považovat definici z nařízení 2018/858 za aplikovatelnou. Z definic lze tedy vyvodit, že se pojem „výrobce“ a „distributor“ neshodují. Tedy prodejce vozidel konkrétního výrobce nemůže provozovat nevěřejnou dobíjecí stanici jako službu pro zákazníky s odkazem na to, že přeprodává vozidla konkrétního výrobce. Z ustanovení týkajících se dobíjecích stanic provozovaných prodejci vozidel lze zároveň interpretací dovodit, že dobítí vozidla může být uskutečněno pouze za účelem prodeje vozidla, tedy jakmile je vozidlo zakoupeno, již jej nelze kvalifikovat jako vozidlo k prodeji, což brání prodeji vozidel, aby nabízel dobíjení jako službu k zakoupeným vozidlům. Lze tedy shrnout, že pakliže by prodejci vozidel chtěli nabízet službu dobíjení vozidel určité značky, budou muset provozovat veřejné dobíjecí stanice dle § 2 písm. r) ZPH spolu se všemi povinnostmi, které se s nimi pojí.

Druhý problém může nastat, pakliže provozovatel dobíjecí stanice provozuje tuto stanici jako franšizu některého výrobce vozidel. Typicky by se mohlo jednat o dobíjecí stanice Supercharger pro vozidla výrobce Tesla. Pakliže aplikujeme shora stanovené podmínky, které by se mohly vázat k výjimkám, nelze říci, že by se provozování dobíjecích stanic jako franšízy dalo podřadit pod výjimku § 2 písm. r) bod 1 ZPH, tedy provoz dobíjecí stanice výrobcem vozidla výhradně pro dobíjení vozidel vlastní výroby a bude se tedy jednat o provoz veřejné dobíjecí stanice.³⁸³

Předmětný zákon ve svém textu definuje konkrétní podmínky, které musí provozovatel stanice splnit, aby mohl provozovat čerpací/plnicí či dobíjecí stanici. Podmínky pro provoz plnicí stanice CNG a LNG jsou stejné jako u jiných plynů či kapalin s výjimkou jedné specifické povinnosti, která se uplatní pro provozovatele těchto stanic. Provozovatelé čerpacích stanic jsou podle § 5 odst. 7 písm. b) bod 4 ZPH povinni informovat, resp. zpřístupnit informace o cenách CNG, LNG či vodíku, a to v porovnání s cenou

³⁸³ To, jestli výrobce bude používat jiný typ konektoru pro připojení dobíjecího bodu s vozidlem či bude dobíjecí stanice komunikovat pomocí softwaru pouze s určitými vozidly a fakticky tak omezí přístup do franšizovaných stanic, je věc druhá.

motorové nafty nebo benzínu. To, jak by měl provozovatel stanice ceny porovnat, by mělo být určeno prováděcím právním předpisem. Je vhodné také zaměřit pozornost na ustanovení týkající se provozování dobíjecí stanice dle tohoto zákona, které se mírně odlišuje od textu směrnice 2014/94/EU (zbytek textu zákona je velice podobný textu předmětné směrnice). Jak bylo uvedeno výše, unijní legislativci neformulovali čl. 4 odst. 9 směrnice 2014/94/EU srozumitelným způsobem. Český zákonodárce šel nad rámec textu předmětné směrnice a ustanovení přepsal do srozumitelnějšího jazyka. Zákonné ustanovení tak zní: „*Provozovatel veřejně přístupné dobíjecí stanice je povinen poskytnout uživatelům elektrických vozidel rovněž možnost jednorázového dobítí bez uzavření smlouvy s daným provozovatelem, která by uživatele vážala nad rámec tohoto jednorázového dobítí.*“³⁸⁴ Z textu je tak patrné, že implementace sporného ustanovení proběhla řádným způsobem, který snad případně českým občanům přijatelnější a především srozumitelnější.

V minulosti byla část zákona o pohonných hmotách týkající se kauce zrušena Ústavním soudem³⁸⁵, a proto je vhodné analyzovat, zda jsou dodavatelé zemního plynu či elektřiny nuceni složit kauci ve výši 20 mil. Kč nebo mají nárok na její snížení (viz § 6i a násl. ZPH). Distributoři elektřiny, kteří neprodávají elektřinu za účelem dobíjení elektromobilů při provozování dobíjecích stanic, vykonávají svoji činnost na základě udělené licence na obchod s elektřinou dle energetického zákona.³⁸⁶ To, že distributor operuje na základě licence vydané dle energetického zákona zároveň znamená, že není distributorem dle zákona o pohonných hmotách a nemusí platit kauci.³⁸⁷ Zároveň je nutno dodat, že provozovatel dobíjecí stanice nemusí být distributorem, a na tuto osobu se tedy neuplatní povinnost zaplacení kauce. Dvě různé situace mohou nastat v případě gramatického výkladu relevantních ustanovení týkajících se distributora zemního plynu (a nezáleží, zda se jedná o CNG nebo LNG). První situace nastane, pokud distributor dodává plyn bez dalšího, tzn., neví, za jakým účelem plyn dodává. V tomto případě se bude jednat o subjekt, který bude vykonávat činnost na základě licence dle energetického zákona,

³⁸⁴ § 6q odst. 5 ZPH. Znění ze směrnice: „*Všechny veřejně přístupné dobíjecí stanice poskytnou uživatelům elektrických vozidel rovněž možnost jednorázového dobítí bez uzavření smlouvy s dotčeným dodavatelem elektřiny nebo provozovatelem.*“

³⁸⁵ Nález Ústavního soudu ze dne 13. 5. 2014, sp. zn. Pl. ÚS 44/13.

³⁸⁶ § 3 odst. 4 EnerZ.

³⁸⁷ § 2 písm. l) bod 3 ZPH.

a tudíž se na něj neuplatní kauční povinnost.³⁸⁸ Druhá situace nastane, pakliže distributor dodává plyn provozovateli plnicí stanice za tím účelem, aby tímto plynem byla poháněna vozidla. Za této situace by se nejednalo o plyn dle EnerZ (viz výše), což by znamenalo, že dodavatel tohoto plynu (nyní pohonné hmoty dle § 2 písm. a) ZPH), je distributorem dle zákona o pohonných hmotách a musí zaplatit kauci. Ovšem z praktického hlediska k této situaci nedojde, protože pro obchodování s plynem je vyžadována licence dle energetického zákona, tudíž subjekt nakupující (a následně prodávající) plyn musí mít udělenou licenci. Pakliže subjekt má licenci, potom se na něj uplatní výjimka definovaná v § 2 písm. l) bodu 2 ZPH, tedy nemusí zaplatit kauci. Při využití teleologického a logického výkladu lze dojít k obdobnému závěru. Tedy, že definice plynu, tak jak je napsána v EnerZ, míří na subjekty, které neprovozují plnicí stanice jako jejich primární činnost. Provozovatelé stanic nemusejí mít udělenou licenci dle energetického zákona, jelikož prodávají pohonné hmoty pro pohon motorových vozidel.

Jak bylo shora uvedeno, ČR zvolila jako primární prostředek k dosažení cíle snížení emisí skleníkových plynů z pohonných hmot a zvýšení podílu obnovitelných zdrojů v dopravě biopaliva. Česká právní úprava reguluje biopaliva v § 16 OvzZ, kde se zejména stanoví kritéria udržitelnosti biopaliv a povinnosti osob dodávající paliva na trh. Na tato ustanovení navazuje prováděcí předpis ve formě nařízení vlády č. 189/2018 Sb., o kritériích udržitelnosti biopaliv.³⁸⁹ K tomuto lze ovšem poznamenat, že problematika biopaliv, která poměrně zásadně souvisí s pohonnými hmotami, je poměrně nekonceptně vložena do OvzZ. Z hlediska systematiky by tato problematika měla být upravena v ZPH.

Pohonné hmoty zejména typu CNG, LNG, vodíku, motorového benzínu, LPG a bioplynu jsou regulovány vyhláškou č. 516/2020 Sb.³⁹⁰ Tento předpis v § 3 definuje paliva a jejich potřebné jakosti a způsob sledování složení pro látky typu CNG, LNG a vodíku.

³⁸⁸ § 2 písm. l) bod 2 ZPH.

³⁸⁹ Nařízení vlády č. 189/2018 Sb., o kritériích udržitelnosti biopaliv a snižování emisí skleníkových plynů z pohonných hmot.

³⁹⁰ Vyhláška č. 516/2020 Sb., o požadavcích na pohonné hmoty a provedení některých dalších ustanovení zákona o pohonných hmotách.

3.2.2 Koncepční nástroje pro rozvoj alternativní dopravy

V ČR existuje celá řada koncepčních dokumentů, které se nějakým způsobem týkají rozvoje alternativní infrastruktury a alternativních paliv. Lze zejména jmenovat Dopravní politiku ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050.³⁹¹ Dopravní politika 2021+ má navázat na Dopravní politiku do roku 2020. Koncepční dokument stanovuje obecný rámec české dopravní politiky a mimo jiné se věnuje i dopadu dopravy na životní prostředí. Dokument ilustruje, že si je Ministerstvo dopravy vědomo, že je potřeba dekarbonizovat sektor dopravy a zároveň, že je potřeba podporovat nízkemisní a bezemisní dopravu. Ta již byla podporována v předchozí politice, nicméně česká alternativní infrastruktura stále zaostává za evropskou, což se může do budoucna odrazit v konkurenceschopnosti ČR.³⁹² Na druhou stranu se jedná pouze o koncepční dokument, který odpovídá politickému nastavení v České republice a neambicióznímu zaměření v této oblasti. Lze kvitovat to, že k tomuto koncepčnímu dokumentu by měla přihlížet jednotlivá ministerstva (a především Ministerstvo dopravy), a také samosprávné celky při vytváření koncepčních dokumentů v oblasti dopravy, to by mohlo vést k lepšímu plánování, a to jak v oblasti výstavby infrastruktury, tak i staveb obecně.

Vedle shora uvedené Dopravní politiky existuje další koncepční dokument, který již obsahuje konkrétní cíle a strategie rozvoje alternativní infrastruktury a alternativních paliv. Dokument nese název Národní akční plán čisté mobility³⁹³. Tento materiál vypracovalo Ministerstvo dopravy spolu s dalšími ministerstvy. NAPCM³⁹⁴ byl schválen dne 20. listopadu 2015 na jednání vlády.^{395,396}

Stěžejní částí dokumentu týkající se rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva, je kapitola 4.2, která stanovuje specifické cíle rozvoje pro konkrétní

³⁹¹ Přijata usnesením vlády č. 259 dne 8. 3. 2021.

³⁹² Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050. *mdcr.cz* [online]. Ministerstvo dopravy, s. 13 [cit. 20. 3. 2021]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled>

³⁹³ Usnesení vlády č. 941 ze dne 20. 11. 2015, kterým vláda schválila Národní akční plán čisté mobility. *mpo.cz* [online]. Ministerstvo průmyslu a obchodu, 16. 12. 2015 [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/automobilovy-prumysl/narodni-akcni-plan-ciste-mobility--167456/>

³⁹⁴ Národní akční plán čisté mobility.

³⁹⁵ Čistá mobilita. *mzp.cz* [online]. Ministerstvo životního prostředí. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/cista_mobilita_seminar

³⁹⁶ VODIČKA, JANČÁROVÁ, 2017, op. cit., s. 61.

alternativní paliva, tedy elektřinu, CNG, LNG a vodík, a to v souvislosti se směrnicí 2014/94/EU. NAPCM si v oblasti rozvoje elektrických dobíjecích stanic stanovuje poměrně ambiciózní cíle. Do roku 2020 by mělo být vybudováno 1300 veřejně přístupných dobíjecích bodů.³⁹⁷ Jedním z důvodů takto vysokého čísla je, aby počet dobíjecích míst předcházel počtu elektromobilů na silnicích. Z celkového počtu dobíjecích stanic by mělo být 500 stanic rychlodobíjecích, přičemž jejich rozmístění by mělo být soustředěno podél dopravních sítí TEN-T a ve velkých městech. 800 dobíjecích stanic by mělo být běžného typu a měly by doplňovat páteří sítě, tedy především dopravní síť TEN-T.³⁹⁸

NAPCM počítá do roku 2020 s celkovým počtem 200 veřejných stanic CNG. Mezi jednotlivými stanicemi by vzdálenost neměla přesáhnout 150 km.³⁹⁹ Tento cíl lze považovat za splněný, jelikož v roce 2020 bylo v provozu v ČR více než 200 stanic CNG.⁴⁰⁰ Plnicí stanice LNG prozatím nejsou v ČR zastoupeny, což platí i o těchto vozidlech. Do budoucna by však toto palivo mohlo mít potenciál, a to s ohledem na nákladní vozidla, pro která je toto palivo nejvhodnější a zaručuje jim poměrně velkou dojezdovou vzdálenost. Za účelem efektivnějšího rozvoje bude vhodné výstavbu této infrastruktury koordinovat s okolními státy a soustředit se zejména na hlavní dopravní tahy, které využívá mezinárodní nákladní doprava. Do roku 2025 se počítá s výstavbou pěti plnicích stanic LNG.⁴⁰¹ Vodíku jako palivu se v Německu dostává velké pozornosti, přičemž se plánuje výstavba plnicích stanic kolem určitých dálničních tahů. Z tohoto důvodu by ani ČR neměla zůstat pozadu a měla by se pokusit o napojení na tuto infrastrukturu tím, že vybuduje několik plnicích vodíkových stanic. Tato technologie je stále ve fázi vývoje, a tak NAPCM stanovuje pouze indikativní cíl vybudování tří až pěti stanic do roku 2025. Je třeba upozornit na to, že tento cíl není závazný a je možné, že se bude

³⁹⁷ NAPCM, s. 95.

³⁹⁸ K prosinci 2020 bylo cca 808 dobíjecích míst na území ČR. Viz ČTK. ČR v elektromobilitě zaostává, v počtu dobíjecích stanic je na konci EU. *energetice.cz* [online]. 7. 12. 2020 [cit. 20. 3. 2021]. Dostupné z: <https://oenergetice.cz/elektromobilita/cr-v-elektromobilita-zaostava-v-poctu-dobijecich-stanic-je-na-konci-eu>

³⁹⁹ NAPCM, s. 97.

⁴⁰⁰ Tisková zpráva ČPS. Zájem o auta na CNG stále roste, zvýšil se i počet plnicích stanic. *cnplus.cz* [online], 16. 12. 2020 [cit. 26. 4. 2020]. Dostupné z: <http://www.cnplus.cz/novinky/zajem-o-auta-na-cng-stale-roste-zvysil-se-i-pocet-plnicich-stanic.html>

⁴⁰¹ NAPCM, s. 99.

do budoucna měnit, a to především s ohledem na vývoj této technologie a její uvedení do praxe.⁴⁰² Byť lze poznamenat, že již dneska existuje projekt na vybudování vodíkových plnicích stanic v rámci ČR.⁴⁰³

Zároveň lze upozornit na každoroční zprávu, kterou předkládá ministr průmyslu a obchodu vládě týkající se plnění opatření z NAPCM.⁴⁰⁴ Ve zprávě se lze zejména dočíst, kolik vozidel na alternativní pohon je v ČR provozováno, kolik je provozováno dobíjecích či plnicích stanic na alternativní pohony či které dotační programy existují a jak byly plněny. Při porovnání informačních dokumentů za léta 2017 a 2018 lze vypočítat pozitivní trend v nárůstu vozidel s alternativním pohonem a zvyšujícím se počtu dobíjecích/plnicích stanicích pro alternativní paliva.⁴⁰⁵ Bohužel i když se počty navyšují, křivky nerostou takovým způsobem, jakým by měly, aby docílily v co nejkratší době razantního snížení skleníkových plynů a znečišťujících látek. Na tomto místě lze predikovat, že období po 2020 nebude v tomto ohledu pozitivním pro růst počtu alternativních vozidel, a to z důvodu hrozby finanční krize.

V květnu roku 2020 byl publikován aktualizovaný NAPCM, který byl schválen vládním usnesením č. 469 v dubnu 2020.⁴⁰⁶ V aktualizovaném NAPCM je zároveň přiznáno, že doprava je významným zdrojem znečišťujících látek a druhým největším zdrojem skleníkových plynů.⁴⁰⁷ Aktualizovaný NAPCM reaguje na normativní dokumenty, kterými je Česká republika vázána, zejména potom Pařížskou dohodu o změně klimatu, směrnici 2014/94/EU a zmiňuje

⁴⁰² NAPCM, s. 100.

⁴⁰³ Výstavba vodíkových plnicích stanic BENZINA. Operační program Doprava. *opd.cz* [online]. Ministerstvo dopravy [cit. 23. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.opd.cz/projekt/Vystavba-vodikovych-plnicich-panic-BENZINA>

⁴⁰⁴ Informace o plnění opatření Národního akčního plánu čisté mobility (NAPCM) za rok 2017. *mpto.cz* [online]. Ministerstvo průmyslu a obchodu, 29. 8. 2018 [cit. 26. 4. 2020]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/automobilovy-prumysl/informace-o-plneni-opatreni-narodniho-akcniho-planu-ciste-mobility-nap-cm-za-rok-2017--239678/>

⁴⁰⁵ Informace o plnění opatření Národního akčního plánu čisté mobility (NAP CM) za rok 2017 a Informace o plnění opatření Národního akčního plánu čisté mobility (NAP CM) za rok 2018 *mpto.cz* [online]. Ministerstvo průmyslu a obchodu, 29. 4. 2020 [cit. 8. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/prumysl/informace-o-plneni-opatreni-narodniho-akcniho-planu-ciste-mobility-nap-cm-za-rok-2018--254294/>

⁴⁰⁶ Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility. *mpto.cz* [online]. Ministerstvo průmyslu a obchodu, 6. 5. 2020 [cit. 8. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/automobilovy-prumysl/aktualizace-narodniho-akcniho-planu-ciste-mobility--254445/>

⁴⁰⁷ Aktualizovaný NAPCM, s. 6.

také různá sdělení Komise.⁴⁰⁸ Lze vyzdvihnout, že dokument také rozvádí cíl 14 % energie z obnovitelných zdrojů v segmentu dopravy dle směrnice 2018/2001: „... 7 % připadá na potravinářská biopaliva, 4,5 % na pokročilá biopaliva, 1,7 % na biopaliva dle části B (suroviny pro výrobu biopaliv a bioplynu pro dopravu) a 0,8 % na elektřinu“.⁴⁰⁹ Vhodné je také uvést, že Česká republika stále neplní cíl 10 % dle směrnice 2009/28/ES (v roce 2017 to bylo 6,6 %⁴¹⁰) energie z obnovitelných zdrojů v dopravě, který byl stanoven do roku 2020⁴¹¹, byť si zvolila lehčí cestu naplnění tohoto cíle, a to v podobě podpory biopaliv. Sázka z velké části na biopaliva, a opomenutí jiných alternativních zdrojů energie v dopravě lze hodnotit jako nepřilíš vhodně zvolenou strategii.

Z dokumentu je patrné, že oproti předchozí verzi má zákonodárce jasnější představu o plnění cílů vyplývajících pro Českou republiku z unijního práva. V rámci dokumentu je u každého alternativního paliva představeno několik scénářů vývoje počtu vozidel a související alternativní infrastruktury vztahených na současnou situaci v ČR a technologický vývoj v této oblasti. Dokument informuje zejména o možnostech podpory, přičemž upozorňuje, že by investiční podpora neměla být z dlouhodobého hlediska pouze jedinou cestou podpory a poukazuje na to, že postoj ČR v oblasti poplatků a zdanění těchto vozidel není zevrubně upraven oproti jiným státům EU.⁴¹² Součástí dokumentu je i souhrnný harmonogram různých opatření, která by se měla začít provádět od roku 2020. Opatření zahrnují různé kategorie, které se týkají právní úpravy, pobídek k nákupu vozidel či budování infrastruktury, výzkumu a technologického vývoje atd.⁴¹³

3.3 Dílčí závěr

V této kapitole byly představeny a analyzovány unijní a národní právní rámce alternativní infrastruktury a alternativních paliv. Lze shrnout, že primární

⁴⁰⁸ Ibid., s. 5.

⁴⁰⁹ Ibid., s. 6.

⁴¹⁰ Share of renewable energy sources in transport, 2004-2017. *ec.europa.eu* [online]. Eurostat, 16. 4. 2019 [cit. 9. 5. 2020]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Share_of_renewable_energy_sources_in_transport_2004-2017_\(%25\).png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Share_of_renewable_energy_sources_in_transport_2004-2017_(%25).png)

⁴¹¹ Čl. 3 odst. 4 směrnice 2009/28/ES.

⁴¹² Aktualizovaný NAPCM, s. 8.

⁴¹³ Aktualizovaný NAPCM, s. 45.

právo stanovuje obecný právní rámec, v němž je možné jednak rozvíjet dopravní a energetickou infrastrukturu, ale také podporovat výzkum a vývoj nových technologií.

Sekundární právo podrobně definuje jak obecné podmínky pro výstavbu infrastruktury, tedy zejména transevropských dopravních koridorů TEN-T, tak podmínky pro výstavbu alternativní infrastruktury, a to zejména směrnici 2014/94/EU. Národní právní rámec týkající se rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva je odrazem předmětné směrnice a v určitých prvcích jde o něco dál než samotná směrnice, což je zároveň jedním z typických prvků charakterizujících předmětnou směrnici.⁴¹⁴ To, jestli se to do budoucna ukáže jako špatný krok, dnes nelze jednoznačně zodpovědět.

To, že se EU rozhodla upřednostnit rozvoj infrastruktury před „pouhou“ finanční podporou koupě vozidel na alternativní pohon, lze považovat za velice vhodné řešení, jelikož existence dostatečné infrastruktury (např. dobíjecích stanic), by mohla znamenat, že by se spotřebitelé snadněji rozhodli ke koupi elektrického vozidla. Jelikož ještě dnes mají elektromobily stále velice omezený dojezd oproti běžným vozidlům se spalovacími motory⁴¹⁵, mohl by dostatečný počet dobíjecích stanic pomoci se spotřebitelským psychickým blokem, který se pojí s dojezdovou vzdáleností elektromobilů.⁴¹⁶

Kapitola dále analyzovala právní rámec pro alternativní paliva. Na unijní úrovni vycházela zejména ze směrnic 98/70/ES, 2009/28/ES a nejnovější 2018/2001. Poslední z předmětných směrnic definuje závazný národní cíl ve výši 14 % energie z obnovitelných zdrojů ve všech druzích dopravy do roku 2030.⁴¹⁷

⁴¹⁴ KYMENVAARA, op. cit., s. 119.

⁴¹⁵ Pozn. aut. obecně lze říct, že dnešní BEV nabízejí dojezd na jedno nabití minimálně cca 200 km. Pakliže se vůz využívá jako městský, kapacita baterie je zcela dostatečná. Navíc s každou novou generací BEV se dojezdová vzdálenost o něco prodlužuje. Srov. MARKOVIČ, Jan. Jenom po městě, nebo na výlet? Srovnali jsme dojezdy elektromobilů, je mezi nimi velký rozdíl. *aktualne.cz* [online]. *Economia*, a. s., 30. 8. 2017 [cit. 27. 4. 2020]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/jenom-po-meste-nebo-na-vylet-srovnali-jsme-dojezdy-elektromo/r~d16e413a8d0011e7867b002590604f2e/>

⁴¹⁶ Electric cars are on our streets. But they're not popular yet. *World Economic Forum* [online]. World Economic Forum, 12. 1. 2017 [cit. 26. 4. 2020]. Dostupné z: <https://www.weforum.org/agenda/2017/01/great-but-i-dont-want-one-the-challenge-of-electric-cars>

⁴¹⁷ Čl. 25 směrnice 2018/2001.

Národní právní rámec pro alternativní infrastrukturu je zastoupen zejména StZ a vyhláškou č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby. Kapitola také ukázala, že existuje metodický pokyn Ministerstva pro místní rozvoj, který by měl pomoci stavebním úřadům při rozhodování v územním řízení, stavebním řízení, kolaudačním řízení a vnést světlo do rozhodovacích procesů z hlediska jejich formy. Nicméně z dotazníkového šetření vyplynulo, že rozhodovací procesy stavebních úřadů jsou časově náročné. Další zjištěný problém v souvislosti se stavebními úřady souvisí s jejich nejednotností při rozhodování ve věcech povolování dobíjecích stanic. Tyto problémy tak mohou znamenat zbytečné průtahy ve výstavbě dostatečné infrastruktury pro alternativní paliva a zdržovat nástup vozidel na alternativní pohon. Kapitola taktéž krátce analyzovala časovou délku pro vydání různých správních aktů v rámci povolovacích procesů a poukázala na střet zákonných lhůt s faktickou situací. V těchto případech jsou investoři odkázáni pouze na ustanovení SŘ týkající se ochrany proti nečinnosti. Národní právní úprava alternativních paliv je poměrně nepřehledná a pojí v sobě několik různých právních předpisů, které spolu pouze zdánlivě souvisejí. Lze uvést EnerZ, ZPH a OvzZ.

Tématika obnovitelných paliv je úzce spjata s biopalivy, jelikož ty jsou, hlavně v ČR, kontroverzním tématem. Těch se ovšem tato publikace vyvarovala. Co lze unijní právní úpravě vytknout, mimo poměrně neambiciózního cíle, který jistě vznikl na základě politického konsensu, je nespojení elektřiny vyrobené v obnovitelných zdrojích se splněním národních cílů v dopravě. To znamená stanovit požadavek, aby všechna dobíjená elektřina v dopravě musela pocházet z obnovitelného nebo alespoň nízkoemisního zdroje elektřiny. Byl by to sice zásah do energetické suverenity členských států, nicméně by se tím mohl zároveň rozpohybovat i trh s elektřinou z obnovitelných zdrojů. Dalším možným faktickým problémem je započtení elektřiny z obnovitelných zdrojů při přeshraničním převodu. V případě, že by stát neměl žádné nebo pouze minimum obnovitelných zdrojů elektřiny a veškerou obnovitelnou elektřinu by „dovážel“ od státu, který má přebytek této elektřiny, pak je faktický efekt na životní prostředí nulový, jelikož původní stát bude pořád vyrábět stejné množství elektřiny z neobnovitelných zdrojů, pouze bude statisticky zaznamenáno, že nakoupil pomyslné množství elektřiny z obnovitelných zdrojů.

V podstatě by si tak stát mohl pouze nakoupit tolik elektřiny z obnovitelných zdrojů, kolik potřebuje, aby splnil cíle stanovené ve směrnici.⁴¹⁸ Na jednu stranu to lze pochopit, jelikož v rámci EU funguje Energetická unie, na druhou stranu záleží, zda EU postačí pouze vykázat agregované snížené emise skleníkových plynů či je pro EU důležité, aby se každý stát vědomě a úmyslně pokoušel snižovat skleníkové plyny.

Kapitola odpověděla rovněž na jeden z cílů monografie, a to, zda je právní úprava v sektoru alternativních paliv a infrastruktury dostatečná nebo zda bude potřeba zásadních změn. Právní úprava alternativní infrastruktury a paliv v užším smyslu existuje jak na unijní, tak na národní úrovni a staví poměrně robustní právní rámec. Samozřejmě je nutné podotknout, že není zcela bez chyby, nicméně lze ji označit za dostačující. Právní úprava alternativní infrastruktury a paliv v širším smyslu zahrnuje i problematiku StZ a stavebních úřadů. Zde je potřeba upozornit na výraznou nutnost změn. Správní řízení stavebních úřadů ve věcech povolování dobíjecích stanic je mnohdy nepřiměřeně zdlouhavé. Taktéž nejednota v rozhodování v předmětných věcech způsobuje investorům potíže a zvyšuje tak nechuť k větším investicím v tomto odvětví.

⁴¹⁸ VODIČKA, JANČÁŘOVÁ, 2017, op. cit., s. 70.

4 FINANČNÍ NÁSTROJE REGULACE PRO ROZVOJ ALTERNATIVNÍCH POHONŮ A INFRASTRUKTURY, KTERÉ MOHOU VÉST KE SNÍŽENÍ ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ⁴¹⁹

Předchozí kapitola ukázala, že má EU zájem na rozvoji jak infrastruktury pro alternativní paliva, tak na rozvoji samotných alternativních paliv. Tento zájem je vtělen do povinností vyplývajících z různých legislativních nástrojů. Zároveň je nutné konstatovat, že EU přijala robustní legislativní rámec, který pomáhá investovat do rozvoje předmětné infrastruktury a paliv a zároveň poskytuje finanční nástroje, které mají ulehčit přechod členským státům z vozidel se spalovacími motory na alternativní pohon, a to právě zejména za pomoci podpory rozvoje alternativní infrastruktury a paliv. EU taktéž podporuje výzkumnou i vědeckou činnost v této oblasti, jelikož si uvědomuje, že bez inovativních technologií, které vzniknou na evropském kontinentu, jednak nebude přechod na alternativní pohony tak rychlý a také že bez řádného finančního zabezpečení ztratí konkurenceschopnost se třetími státy (zejména Čínou a USA). Z tohoto důvodu bude dále analyzována situace zejména pozitivně motivačních ekonomických nástrojů, které by měly dopomoci k rozvoji alternativní infrastruktury a paliv.

4.1 Státní podpory a jiné subvence pro rozvoj alternativní infrastruktury a vozidel

Unijní legislativní rámec pro podporu rozvoje

Nejprve je potřeba konstatovat, že veškerou podporu, pakliže naplňuje definiční znaky, je zásadně nutno považovat za státní podporu, jejíž právní základ je zakotven ve čl. 107 SFEU. Pro účely této kapitoly je nejvhodnější poukázat

⁴¹⁹ V kapitole jsou využita tato autorova díla:

- VODIČKA, JANČÁROVÁ, 2017, op. cit., s. 60–78.
- VODIČKA, Jiří. Rozvoj a regulace infrastruktury pro alternativní paliva v ČR. In: JANČÁROVÁ, HANÁK a kol., 2019, op. cit., s. 127–146.
- VODIČKA, 2019, op. cit., s. 178–189.

na legální vymezení v čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, na základě kterého je dnes celá řada státních podpor podmíněně schválena.⁴²⁰

Vedle státní podpory dle čl. 107 a násl. SFEU je možné finančně podporovat rozvoj alternativní infrastruktury pomocí Fondu soudržnosti. Jeho obecný legislativní základ lze nalézt ve čl. 177 druhý odstavce SFEU. Zároveň předmětné ustanovení přímo ve svém textu umožňuje poskytnutí příspěvku na projekty, které mají souvislost se životním prostředím a transevropskými sítěmi v oblasti dopravní infrastruktury.

Je nasnadě zmínit několik nařízení, která jednak definují právní rámec pro možné finanční nástroje pro podporu rozvoje infrastruktury vozidel s alternativním pohonem, ale také stanovují pravidla pro rozvoj transevropských dopravních sítí společně s povinností zohledňovat životní prostředí a dekarbonizaci dopravy.

Jedním ze sekundárních právních předpisů, který umožňuje investovat do infrastruktury, ale pouze v rámci vědeckého výzkumu a inovací, je nařízení č. 1291/2013⁴²¹. Pomocí tohoto předpisu je ustanoven rámcový program pro podporu vědeckých a výzkumných činností s názvem Horizont 2020. Cílem programu Horizont 2020 je dle čl. 5 uvedeného nařízení podpora znalostí a inovací napříč Evropskou unií, a to z důvodu úlohy výzkumu a inovací jako hybatelů společnosti a hospodářství. Jednu z průřezových otázek tohoto programu tvoří i problematika změny klimatu a udržitelného rozvoje.⁴²² V rámci priority „*Společenské výzvy*“ se nařízení zaměřuje na konkrétní cíle financování, a právě jedním z těchto cílů je i Inteligentní, ekologická a integrovaná doprava.⁴²³ Mezi hlavní důvody, proč se EU rozhodla financovat toto odvětví je, že se doprava podílí až na čtvrtině všech emisí a přispívá k dalším problémům v ovzduší a klimatu. Snížením emisí z dopravy by se tak výrazně přispělo

⁴²⁰ Čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU „*Za slučitelné s vnitřním trhem mohou být považovány: podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.*“

⁴²¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1291/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se zavádí Horizont 2020 – rámcový program pro výzkum a inovace (2014–2020) a zrušuje rozhodnutí č. 1982/2006/ES ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1017 ze dne 25. června 2015.

⁴²² Čl. 14 odst. 1 písm. e) v návaznosti na Přílohu I nařízení č. 1291/2013.

⁴²³ Ibid., bod 4 Přílohy I.

k dosažení cíle omezení nárůstů globální teploty o 2 stupně celsia. Bez inovací a nových technologií se tohoto cíle jenom těžko dosáhne.⁴²⁴

Nutno poznamenat, že program Horizont poběží do konce roku 2020. V současné době je připravován nový rámcový program Horizont Europe, který je v pořadí již devátým rámcovým programem. Zatím bylo identifikováno několik celospolečensky významných misí, které by měly být základem pro rámcový program. Jedná se zejména o oblasti důležité pro životní prostředí, jako adaptace na změnu klimatu, zdravé vody, klimaticky neutrální města a zdravá půda.⁴²⁵

Dále lze zejména uvést již shora zmíněné nařízení č. 1316/2013, které mimo jiné definuje technické předpoklady v podobě podmínek účasti či míry financování (to u opatření podporující nové technologie a inovace pro všechny druhy dopravy činí 20 % způsobilých nákladů⁴²⁶). Zároveň nabízí konkrétní finanční nástroje v podobě kapitálových nástrojů nebo půjček či záruk.⁴²⁷

Možnost přijmout opatření, která by podpořila rozvoj alternativní infrastruktury, poskytuje i směrnice 2014/94/EU⁴²⁸. Zároveň nastavuje hranice této podpory, a to ty, že veškerá opatření musí být prováděna v souladu s ustanoveními SFEU týkající se státních podpor.⁴²⁹

Unijní právní úprava také definuje možnost přijmout taková opatření, která by mohla dopomoci k obměnění vozového parku. Obecně se jedná o finanční pobídky stanovené v nařízení č. 715/2007, které byly již shora popsány v kap. 2.1.2.1.

⁴²⁴ Nařízení je prováděno Rozhodnutím rady 2013/743/EU ze dne 3. prosince 2013 o zavedení zvláštního programu, kterým se provádí Horizont 2020 – rámcový program pro výzkum a inovace (2014–2020), a o zrušení rozhodnutí 2006/971/ES, 2006/972/ES, 2006/973/ES, 2006/974/ES a 2006/975/ES. V rámci tohoto programu jsou vypisovány jednotlivé výzvy, na které se mohou přihlásit jak fyzické osoby (např. akademici, vědci atd.), ale také právnické osoby (např. univerzity, podniky nevládní organizace atd.). Dostupné z: <https://www.h2020.cz/cs/spolecenske-vyzvy>

⁴²⁵ Příprava rámcového programu Horizon Europe (9.RP). *h2020.cz* [online]. Horizont 2020 [cit. 2. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.h2020.cz/cs/9-rp/informace>
Na jaře roku 2021 bylo publikováno Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/695 ze dne 28. dubna 2021, kterým se zavádí rámcový program pro výzkum a inovace Horizont Evropa a stanoví pravidla pro účast a šíření výsledků a zrušují nařízení (EU) č. 1290/2013 a (EU) č. 1291/2013.

⁴²⁶ Čl. 10 odst. 2 písm. b) bod vi nařízení č. 1316/2013.

⁴²⁷ Ibid., čl. 14 odst. 4.

⁴²⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.

⁴²⁹ Čl. 3 odst. 5 směrnice 2014/94/EU.

Státní podpora

Dne 20. dubna 2016 oznámila Česká republika Evropské komisi svůj záměr podpořit ze státních prostředků rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva. Dne 11. srpna 2017 byla tato podpora schválena.⁴³⁰ Při posuzování slučitelnosti státní podpory zohlednila Komise tehdejší stav dopravy v EU, a to především v souvislosti se závislostí na fosilních palivech, kdy výdaje na dovoz ropy tak přesáhly 1 mld. € denně, přičemž dopad na životní prostředí je čím dál tím větší.⁴³¹ Vývoj v oblasti dopravy a životního prostředí dosud vyvrcholil legislativním balíkem s názvem Čisté zdroje energie pro dopravu⁴³² a směrnicí 2014/94/EU přijatou na základě tohoto balíku. Za podstatnou informaci, kterou Komise v odůvodnění slučitelnosti státní podpory uvedla, je možnost členských států podpořit rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva pomocí státní podpory.⁴³³ Zároveň navázala na nařízení č. 1316/2013 a nutnost dekarbonizace dopravy a povinnost zajistit udržitelnou dopravu v rámci EU.⁴³⁴ Komise naznala, že investoři na českém trhu, v době rozhodování o státní podpoře, nemají velký zájem investovat do dobýjecích stanic a plnicích stanic CNG, které už v malém⁴³⁵ počtu na území ČR do té doby vznikly, a proto zde vznikla potřeba státního zásahu. Zároveň je potřeba dodat, že v době podání oznámení záměru neexistovala na území ČR žádná veřejně přístupná vodíková plnicí stanice a LNG plnicí stanice.⁴³⁶ Dalším důvodem pro shledání souladnosti podpory s vnitřním trhem byl vysoký konečný počet dobýjecích a plnicích stanic dle vnitrostátního rámce politiky určeného na základě směrnice 2014/94/EU. Podle informací poskytnutých ČR by trvalo asi 15 let, než by soukromý sektor pokryl veškeré stanovené cíle bez pomoci státního zásahu.⁴³⁷ Zároveň Komise podotkla, že veřejně přístupná infrastruktura může motivovat spotřebitele ke koupi vozidla s alternativním pohonem.⁴³⁸

⁴³⁰ SA.45182. State Aid Cases. *ec.europa.eu* [online]. European Commission [cit. 23. 5. 2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_45182

⁴³¹ Bod (38) rozhodnutí SA.45182.

⁴³² COM(2013) 17 final, Čisté zdroje energie pro dopravu: Evropská strategie pro alternativní paliva.

⁴³³ Čl. 3 odst. 5 směrnice 2014/94/EU.

⁴³⁴ Bod (44) rozhodnutí SA.45182.

⁴³⁵ Pozn. aut. informace vychází z roku 2016.

⁴³⁶ Bod (49) rozhodnutí SA.45182.

⁴³⁷ *Ibid.*, bod (51).

⁴³⁸ *Ibid.*, bod (52).

Režim podpory je součástí shora uvedeného NAPCM a přímo navazuje na směrnici 2014/94/EU s cílem naplnění povinností, které pro ČR vyplývají z této směrnice. V rámci režimu podpory existují čtyři podprogramy, každý s jiným cílem, resp. jiným alternativním palivem.⁴³⁹ První podprogram je zaměřen na elektrické dobíjecí stanice, a to rychlodobíjecího typu kolem sítí TEN-T a běžné dobíjecí stanice, přičemž je odhadováno, že průměrné náklady na zavedení těchto stanic jsou 52 tis. € a 15 tis. €. Druhý podprogram je zaměřen na rozvoj infrastruktury pro CNG plnicí stanice. Průměrné náklady na zavedení těchto stanic činí 300 tis. €. Třetí podprogram cílí na rozvoj plnicích stanic LNG a průměrné náklady spojené se zavedením takovýchto stanic se pohybují ve výši 550 tis. €. Čtvrtý a zároveň poslední podprogram je spíše experimentálního charakteru, neboť je zaměřen na vodíkové plnicí stanice. Zároveň se průměrné náklady na tyto plnicí stanice pohybují vysoko nad ostatními stanicemi pro alternativní paliva, jelikož jsou ve výši 1,5 mil. € na jednu stanicí.⁴⁴⁰ Délka režimu podpory činí 6 let, přičemž celkový rozpočet je ve výši cca 44,5 mil. €.⁴⁴¹

Co lze ocenit, je maximální výše podpory, kterou může žadatel obdržet. Dobíjecí stanice lze podpořit až do výše 70 % způsobilých nákladů⁴⁴², plnicí stanice CNG až do výše 30 % způsobilých nákladů, plnicí stanice LNG až do výše 60 % způsobilých nákladů a vodíkovou plnicí stanicí až do výše 85 % způsobilých nákladů.⁴⁴³ Tím, že stát nehradí plnou výši dobíjecích a plnicích stanic a ani jejich následný provoz, a to ani v případě, že by byly ztrátové, nemuselo by nastat pokřivení relevantních trhů, tak jako tomu nastalo u podpory solárních elektráren.

Selekce vhodných projektů by měla probíhat pomocí nabídkového řízení, kdy budou jednotlivé projekty bodovány na základě hodnotících kritérií.⁴⁴⁴ V rámci čtyř výzev bude pokryto celé území ČR. Aby se zabránilo kumulaci státní podpory u jednoho příjemce, bude příjemce státní podpory sankcionován

⁴³⁹ Ibid., bod (6).

⁴⁴⁰ Ibid., bod (10).

⁴⁴¹ Ibid., bod (7).

⁴⁴² Dle bodu (11) rozhodnutí SA.45182 jsou způsobilé náklady takové náklady, které přímo souvisejí s vytvořením infrastruktury a zahrnují např. projektovou dokumentaci pro stavební povolení, nákup dobíjecích nebo plnicích stanic a jejich instalaci či výstavbu potřebné technické infrastruktury.

⁴⁴³ Bod (12) rozhodnutí SA.45182.

⁴⁴⁴ Ibid., bod (20).

odečtením hodnotících bodů z jeho celkového výsledku u každého dalšího projektu, který přihlásí do nabídkového řízení. Příjemce podpory bude mít povinnost vlastnit a provozovat stanici po dobu minimálně 5 let od obdržení poslední úhrady státní podpory.⁴⁴⁵ Poměrně omezující podmínku lze nalézt v povinnostech pro žadatele o podporu pro rychlodobíjecí a běžné dobíjecí stanice. Pro rychlodobíjecí stanice existuje podmínka, že žadatel současně provozuje nejméně deset veřejně přístupných dobíjecích stanic v rámci EU. Pro provoz běžných dobíjecích stanic platí podmínka zkušenosti s provozem nejméně deseti dobíjecích stanic.⁴⁴⁶ Těmito podmínkami se tak vylučují malé a střední podniky a fyzické osoby podnikající, které by měly o tuto činnost zájem. U rychlodobíjecích stanic lze tuto podmínku akceptovat, a to s poukazem na důležitost transevropské dopravní sítě TEN-T, při kterých by měly být tyto stanice provozovány. Na druhou stranu podmínky mohly být nastaveny i tak, aby se do nabídkového řízení mohly přihlásit i velikostně menší podniky. Na co si budou muset dát hodnotitelé jednotlivých projektů pozor, je vhodné a především rovnoměrné rozložení dobíjecích a plnicích stanic, aby nenastala situace, kdy by se stanice koncentrovaly pouze kolem velkých měst a hlavních dopravních tahů jako jsou dálnice, přičemž by byly zanedbány rurální oblasti. Český program podpory lze srovnat s jeho obdobou v Německu. To zvolilo o něco odlišnější přístup k rozvoji infrastruktury pro alternativní paliva. Svůj program podpory SA.46574 ze dne 13. února 2017 zaměřilo pouze na podporu výstavby a modernizace dobíjecích stanic pro elektromobily.⁴⁴⁷ Jako zajímavost lze uvést, že dle německé vlády k dosažení atraktivity tohoto trhu pro soukromé investory by stačil 1 mil. funkčních elektromobilů pohybujících se na území Německa, přičemž v roce 2016 bylo registrováno kolem 50 tis. vozidel.⁴⁴⁸ Německý program podpory spočívá, oproti českému, na třech pilířích. Prvním pilířem je stavba rychlodobíjecích stanic. Druhým pilířem je výstavba běžných dobíjecích stanic a třetím pilířem je modernizace stávajících dobíjecích stanic, které neodpovídají současným standardům.⁴⁴⁹

⁴⁴⁵ Bod (13) rozhodnutí SA.45182.

⁴⁴⁶ Ibid., bod (22).

⁴⁴⁷ SA.46574. State Aid Cases. *ec.europa.eu* [online]. European Commission [cit. 23. 5. 2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_46574

⁴⁴⁸ Bod (5) a násl. rozhodnutí SA. 46574.

⁴⁴⁹ Ibid., bod (8).

Příjemci podpory musí provozovat dobíjecí stanice nejméně 6 let po obdržení podpory. Na rozdíl od českého programu státní podpory mohou příjemci německé státní podpory převádět dobíjecí stanici na další strany, ale s podmínkou, že původní příjemce je povinen zajistit, aby nový nabyvatel zajistil provoz dobíjecí stanice.⁴⁵⁰ Dalším podstatným rozdílem je i samotná selekce projektu, který obdrží podporu. Německá podpora upřednostňuje princip priority, kdy je k dispozici určitý počet dobíjecích stanic, jež mohou být postavené. V případě, že nebude o nějaký region zájem, může být zvýšena intenzita podpory až k 60 % způsobilých nákladů, přičemž běžná výše intenzity činí 40 % způsobilých nákladů.⁴⁵¹ Existuje však i možnost snížit intenzitu podpory pod 40 %, a to v oblastech, kde bude přihlášen velký počet projektů.⁴⁵² Jako největší rozdíl v obou podporách lze spatřit v povinnosti příjemců německé podpory zajistit, aby dobíjená elektřina byla vyprodukována v obnovitelném zdroji.⁴⁵³ Tato podmínka tak činí z elektromobilů jeden z nejčistších druhů dopravy a je velice silným argumentem pro jejich zastánce, alespoň v Německu. Otázkou je, zda se tímto způsobem zisku elektřiny z obnovitelných zdrojů při psaní notifikačního formuláře český zákonodárce vůbec zabýval, či jej vůbec nezahrnul do svých úvah. V případě, že by česká podpora takovouto podmínku obsahovala, mohlo by nastat zvýšení poptávky po elektřině z obnovitelných zdrojů, což by mohlo vést k „rozhybání“ trhu s elektřinou z obnovitelných zdrojů.

Dotační programy

Podpora vozidel s alternativním pohonem je realizována také pomocí ekonomického nástroje ve formě dotačních programů. V rámci ČR existuje současně několik různých programů, které mají za úkol podpořit rozvoj alternativních pohonů v ČR. Cíl, kterého chtějí tyto dotační programy dosáhnout, lze shrnout jako nízkoemisní doprava a později zcela bezemisní doprava. Dotační programy jsou zaštitěné na ministerské úrovni. Jedná se zejména o Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo průmyslu a obchodu a Ministerstvo životního prostředí.

⁴⁵⁰ Ibid., bod (23).

⁴⁵¹ Ibid., bod (27).

⁴⁵² Ibid., bod (29).

⁴⁵³ Ibid., bod (35).

Podporu alternativních pohonů lze rozdělit do několika skupin, a to dle právního statusu žadatele. První skupinou jsou žadatelé – fyzické osoby. Druhou skupinu tvoří žadatelé – soukromé právnické osoby (tedy takové osoby, jejichž kapitál není tvořen ani z části veřejným rozpočtem či jej neovládají veřejné osoby) a fyzické osoby podnikající. Třetí skupina zahrnuje žadatele – právnické osoby založené dle veřejného práva či takové osoby, které jsou financovány z veřejného rozpočtu, nebo se na jejich řízení podílí veřejná osoba. Níže budou popsány jednotlivé programy ministerstev, které mají sloužit k pořízení vozidel s alternativním pohonem.

Jako jeden z prvních dotačních programů, který cílil na rozvoj alternativních vozidel, lze jmenovat program Ministerstva pro místní rozvoj, který byl vyhlášen dne 21. ledna 2016. Projekt byl financován z Integrovaného regionálního operačního programu, specifické cíle 1.2 – Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy. Výzva nesla název: „*Nízkoemisní a bezemisní vozidla*“. Podpořeno bylo 33 projektů a celkově bylo alokováno cca 3,3 mld. Kč.⁴⁵⁴ Oprávnění žadatelé byly zejména kraje a obce, které poskytují veřejné služby v dopravě, a dopravci, kteří poskytují veřejnou dopravu na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících.⁴⁵⁵ Většina žádostí pocházela od dopravních podniků napříč ČR. Způsobila k podpoře byla vozidla na CNG, LNG, elektřinu a vodík.

V rámci specifického cíle 1.2 – Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy, byly vypsány další dvě výzvy, o jejichž prostředky se lze ucházet až do 31. října 2022. Výzvy mimo jiné opět cílí na nízkoemisní a bezemisní dopravu, ale jejich spektrum je širší. Způsobilí uchazeči jsou opět subjekty provozující službu veřejné přepravy.⁴⁵⁶

Samotný Integrovaný regionální operační program, z něhož jsou finanční prostředky alokovány, byl schválen Komisí a obsahuje jak národní finanční

⁴⁵⁴ Výzva č. 20 Nízkoemisní a bezemisní vozidla. *irop.mmr.cz* [online]. Integrovaný regionální operační program [cit. 2. 5. 2020]. Dostupné z: <https://irop.mmr.cz/cs/vyzvy/seznam/vyzva-c-20-nizkoemisni-a-bezemisni-vozidla>

⁴⁵⁵ Jedná se o provozovatele drážní dopravy dle zákona č. 266/1994 Sb., dále pak o dopravce dle zákona č. 194/2010 Sb. a Ministerstvo dopravy.

⁴⁵⁶ Výzva č. 50 Udržitelná doprava–integrovane projekty ITI a výzva č. 51 Udržitelná doprava–integrovane projekty IPRÚ. *irop.mmr.cz* [online]. Integrovaný regionální operační program [cit. 2. 5. 2020]. Dostupné z: <https://irop.mmr.cz/cs/vyzvy/detaily-temat/doprava>

prostředky, tak i finanční prostředky z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Na prioritní osu 1, z níž tato specifická výzva vychází, bylo původně alokováno 1,75 mld. €. ⁴⁵⁷ Primárním účelem tohoto projektu je rozšíření vozového parku oprávněných subjektů o vozidla, která jsou šetrná k životnímu prostředí, tedy taková vozidla, která splňují emisní normy Euro 6 nebo jsou poháněna alternativním zdrojem pohonu. Ze samotné výzvy výslovně nevyplývá, čeho by chtěl tento program dosáhnout. Sice v napravitelných kritériích přijatelnosti ⁴⁵⁸ odkazuje mimo jiné na ochranu životního prostředí a rozvoj mobility v ČR, ale pouze vágním způsobem. Je tak na žadatelích, aby doložili, k jakým konkrétním zlepšením by, v případě udělení finanční podpory, došlo, kdyby ji obdrželi. Na druhou stranu ze zaměření této výzvy není zcela patrné, proč by žadatelé měli usilovat o tuto dotaci, tedy chybí propojení s cíli, kterých má dosáhnout ČR v rámci svých závazků vůči EU a které se týkají snižování emisí v dopravě.

Od roku 2021 by měl být prováděn Integrovaný regionální operační program 2021–2027, který je momentálně ve fázi návrhu, ale již v této fázi má stanovené některé prioritní cíle. Jedním z nich je Cíl politiky 2 Nízkouhlíková a zelenější Evropa. V dokumentu je uznáno, že automobilová doprava se meziročně navyšuje a že doprava má nezanedbatelný vliv nejen na kvalitu ovzduší, ale také na zdraví obyvatel. ⁴⁵⁹ Žájemci si budou moci požádat o příspěvek na koupi vozidla na alternativní pohon nebo na výstavbu dobíjecích či plnicích stanic. Způsobilí žadatelé budou opět zejména dopravci na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, kraje či obce. ⁴⁶⁰

Během roku 2016 vydalo Ministerstvo průmyslu a obchodu v rámci Operačního programu Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost 2014–2020 výzvu

⁴⁵⁷ Prezentace MMR z 5. listopadu 2015 prezentované na Konferenci Čisté mobility konané v Loučni, *mzp.cz* [online]. Ministerstvo životního prostředí [cit. 2. 5. 2020]. Dostupné z: [http://www.mzp.cz/konference_cista_mobilita_2015/SOPSPZP-Janda_MMR\(IROP\)-20151112.pdf](http://www.mzp.cz/konference_cista_mobilita_2015/SOPSPZP-Janda_MMR(IROP)-20151112.pdf)

⁴⁵⁸ Jedná se o takové kritérium, které lze splnit i dodatečně až po podání žádosti.

⁴⁵⁹ 1.2.2 Cíl politiky 2 Nízkouhlíková a zelenější Evropa. Návrh–INTEGROVANÝ REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM PRO OBDOBÍ 2021–2027. *irop.mmr.cz* [online]. Integrovaný regionální operační program, s. 11 [cit. 2. 5. 2020]. Dostupné z: https://irop.mmr.cz/getmedia/83809da0-24f2-4150-bf26-f41d491fe5bb/PD-IROP-2021-2027_20200131_NOK_1.pdf.aspx?ext=.pdf

⁴⁶⁰ Návrh–INTEGROVANÝ REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM PRO OBDOBÍ 2021–2027, s. 46.

k podání žádostí o dotaci pro nákup elektromobilů spolu s dobíjecí stanicí. Program každoročně vyzývá k podání žádostí o dotaci. Oprávnění žadatelé jsou podnikatelé, malé, střední a velké podniky s činností vykonávanou mimo hl. město Prahu. K 10. únoru 2020 bylo podáno 203 žádostí o dotaci.⁴⁶¹ Oproti programu Ministerstva pro místní rozvoj má tento dotační program lépe formulované cíle, kterých chce dosáhnout. Výstupy jednotlivých žádostí mají být zejména rozšiřování nabíjecí infrastruktury, zvyšování počtu elektromobilů a zároveň zvýšení soběstačnosti v surovinových zdrojích ČR. Byť to není přímo ve výzvě uvedeno, její cíle se shodují jak se závazky ČR, tak se závazky EU týkající se rozšiřování infrastruktury pro elektromobily a zároveň snižování emisí v dopravě. Jako pozitivum lze hodnotit samotná obligatorní kritéria pro hodnocení jednotlivých žádostí. Ministerstvo stanovilo jako jedno z obligatorních kritérií posouzení týkající se ochrany životního prostředí. Tato kritéria musí každý žadatel splnit, aby jeho žádost nebyla vyloučena. Je však diskutabilní, zda podpora pouze jednoho alternativního pohonu má kýžený efekt na ochranu ovzduší. Zároveň je třeba posoudit, jestli samotní žadatelé o podporu tak činí z důvodu snahy o snížení emisí či o snížení hluku z dopravy nebo snížení znečištění v centrech měst, nebo pouze z důvodu společenské poptávky po „zelených“ podnicích a s tím související prestiže. Dále je třeba poměřovat samotnou výši podpory s pořizovací cenou elektromobilu, která nemusí být nastavená adekvátně.

Ministerstvo dopravy je gestorem dalšího programu podpory. Tímto programem je operační program Doprava, který byl vyhlášen na programové období 2014–2020^{462, 463} a operační program Doprava 2021+, jenž je vyhlášen na programové období 2021–2027⁴⁶⁴. Pro tuto publikaci je nejzajímavější prioritní osa č. 2 předchozího operačního programu Doprava, jelikož projekty zahájené v rámci tohoto programu se budou dokončovat ještě

⁴⁶¹ NÍZKOUHLÍKOVÉ TECHNOLOGIE – Elektromobilita – V. výzva. *mipo.cz* [online]. Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2. 12. 2019, aktualizováno 28. 4. 2020 [cit. 2. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/podnikani/dotace-a-podpora-podnikani/oppik-2014-2020/vyzvy-op-pik-2019/nizkohlukove-technologie--elektromobilita--v--vyzva-251085/>

⁴⁶² Dostupné z: <https://www.opd.cz/Pages/Home.aspx>

⁴⁶³ Program byl schválen Evropskou komisí dne 11. května 2015. Více dostupné z: <http://ec.europa.eu/regionalpolicy/en/atlas/programmes/2014-2020/czech-republic/2014cz16m1op001>

⁴⁶⁴ Dostupné z: <https://www.opd.cz/slozka/Operacni-program-Doprava-2021>

několik let. Osa č. 2 měla za úkol podpořit rozvoj silniční infrastruktury sítě TEN-T⁴⁶⁵ a zároveň podpořit rozvoj veřejné infrastruktury pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu. Z dokumentů týkajících se tohoto programu lze vyvodit fakt, že není a priori mířen na podporu alternativních vozidel, byť se tak může na první pohled zdát.⁴⁶⁶ Hlavním úkolem tohoto programu byl jednak rozvoj stávající infrastruktury, tedy výstavba nových dálničních úseků, vlakových koridorů atd., ale také vytvoření dostatečné infrastruktury pro alternativní paliva v návaznosti na směrnici 2014/94/EU. Svým zaměřením cílil program na specifické žadatele jako jsou provozovatelé infrastruktury či další relevantní osoby. V porovnání s jinými dotačními programy má Ministerstvo dopravy jeden z nejlepších programů podpory (a to platí i pro následující program). Místo slepé podpory nákupu elektromobilů se soustředilo na potřebnější rozvoj infrastruktury. Tento postup je zároveň prospěšnější pro spotřebitele, jelikož ti dnes mohou kvůli nedostatečné infrastruktuře nabíjecích stanic v rámci ČR odkládat koupi vozidla s alternativním pohonem. V rámci programu již vznikají a vznikaly zajímavé projekty, jejichž cílem je a bylo vybudování dobíjecích stanic, plnicích vodíkových stanic, LNG a CNG stanic.⁴⁶⁷

Také Ministerstvo životního prostředí má své programy podpory. Starší program podpory alternativních pohonů vycházel z Operačního programu životní prostředí 2007–2013. V rámci tohoto programu bylo zakoupeno několik autobusů CNG.

Operační program životní prostředí 2014–2020 však s přímou podporou vozidel na alternativní pohon nepočítal⁴⁶⁸ a ani navazující Operační program

⁴⁶⁵ Pozn. aut. jedná se o plán EU vytvořit transevropskou dopravní síť, což by mělo přispět zejména k ekonomickému rozvoji celé EU. Infrastructure and Investment. *ec.europa.eu* [online]. European Commission [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

⁴⁶⁶ Operační program Doprava 2021+ je již více zaměřený na alternativní pohony a dekarbonizace.

⁴⁶⁷ Specifický cíl 2.2 – Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti. *opd.cz* [online]. Ministerstvo dopravy. Dostupné z: <https://www.opd.cz/projekty>

⁴⁶⁸ KEPKA, Jaroslav. Podpora čisté mobility z pohledu MŽP. *mzp.cz* [online]. Ministerstvo životního prostředí. Prezentováno dne 5.–6. 11. 2015 v Loučnici na Konferenci Čistá mobilita, 10. 11. 2016 [cit. 2. 5. 2020]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/cista_mobilita_seminar

životní prostředí 2021–2027 s touto podporou nepočítá⁴⁶⁹. Tato pravomoc přešla do Národního programu Životní prostředí, který má být doplňkový k operačnímu programu. V rámci Národního programu vypsalo Ministerstvo životního prostředí program podpory k nákupu vozidel na alternativní pohon. Žádosti o dotace vypisuje ministerstvo každoročně (v roce 2019 to byla výzva 11/2019: Elektromobilita⁴⁷⁰) a každý rok plánuje rozdělit cca 100 mil. Kč. Oprávnění žadatelé jsou kraje, obce, příspěvkové organizace územních samosprávných celků a dále právnické osoby, ve kterých mají většinový podíl obce či kraje.⁴⁷¹ Primárním cílem této výzvy je podpořit nákup vozidel na alternativní pohon a výstavbu chytrých dobíjecích stanic, čímž by mělo dojít ke snížení emisí škodlivých látek do ovzduší, a to především jemných prachových částic PM_{2,5} a oxidů dusíku. Žadatelé mohou obdržet dotaci na BEV, hybridní vozidla či CNG vozidla.

Všechny shora uvedené dotační programy měly jedno společné, a to, že způsobí žadatelé nejsou fyzické osoby, tedy spotřebitelé.⁴⁷² Na rozdíl od okolních zemí, kde si mohou spotřebitelé požádat o dotaci např. na koupi elektromobilu, Česká republika takovýto program nenabízí. Jednak je to z toho důvodu, že 75 % veškerých nově registrovaných vozidel si registrují fyzické osoby podnikající a právnické osoby a druhý důvod je stále převládající názor, že takováto vozidla by si mohla dovolit koupit pouze určitá skupina obyvatel a ostatní daňoví poplatníci by na ně dopláceli. Navíc norské zkušenosti v tomto ohledu dávají docela hodnotný příklad. V Norsku si lidé začali kupovat elektrická auta jako druhá vozidla do rodiny, která navíc měla různé výhody při vjezdu do měst, což nyní způsobuje kongesce v centrech měst a zvýšenou poptávku po dobíjecích bodech, jenž jsou spojeny mnohdy s nevyhovující distribuční infrastrukturou.

⁴⁶⁹ Dostupné z: <https://www.opzp.cz/opzp-2021-2027/>

⁴⁷⁰ NPŽP–výzva 11/2019: Ekomobilita. *mzp.cz* [online]. Ministerstvo životního prostředí [cit. 2. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.mzp.cz/cz/ekomobilita>

⁴⁷¹ 100 milionů pro obce a kraje na ekologická auta. Ministr Brabec zahájil příjem žádostí a podepsal memorandum s výrobcí aut, plynaři a energetiky. *mzp.cz* [online]. Ministerstvo životního prostředí, 10. 11. 2016 [cit. 2. 5. 2020]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/news_161110_vyzva_auta

⁴⁷² KOVAL Vojtěch a ZLÁMAL Ondřej. Státy zavádějí příspěvky na nákup elektromobilů. Česko dál podporuje jen firmy. *irozhlas.cz* [online]. Český rozhlas, 5. 1. 2020 [cit. 3. 5. 2020]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/ekonomika/elektromobilita-elektromobil-slovensko-prispevek_2001050600_onz

Další nepřímé nástroje v české právní úpravě

Pozitivně motivační ekonomické nástroje lze v české právní úpravě nalézt nesystematicky v rámci několika právních předpisů.

První zvýhodnění lze nalézt u některých biopaliv. Jedná se o daňová zvýhodnění, která jsou upravena v zákoně č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních. Zákon stanovuje vybraná paliva předmětem spotřební daně.⁴⁷³ Zároveň je situace s biopalivy poněkud komplikovaná, jelikož se může jednat o různé druhy biopaliv, které jsou zdaněny různými sazbami např. 12,84 Kč za litr⁴⁷⁴ či 9,95 Kč za litr⁴⁷⁵ atd. Daňové sazby u některých biopaliv jsou již dnes srovnatelné se sazbou spotřební daně pro 1 litr klasického benzínu, která činí 12,84 Kč.⁴⁷⁶ Některá biopaliva musí mimo jiné splňovat kritéria udržitelnosti dle OvzZ. To lze hodnotit veskrze pozitivně, jelikož kritéria udržitelnosti jsou reakcí na snižování emisí skleníkových plynů z dopravy.

Sazba daně ze zemního plynu (palivo CNG a LNG) je definována v zákoně č. 261/2007 Sb., o stabilizaci veřejných rozpočtů. Ta je nižší než sazba spotřební daně z klasických paliv. Pro porovnání lze uvést, že 1 kg CNG stojí cca 2,70 Kč⁴⁷⁷ a 1 litr klasického benzínu 12,84 Kč. Sazba daně CNG a LNG by měla být zachována v této výši až do roku 2025, a to na základě Memoranda o dlouhodobé spolupráci v oblasti rozvoje vozidel na zemní plyn pro období do roku 2025.⁴⁷⁸

Daň není bohužel snižena u elektřiny, která se dobývá na dobíjecích stanicích (tedy za podmínky, že dobíjecí stanice čerpá elektřinu z rozvodné sítě).⁴⁷⁹ Její výše činí 28,3 Kč/MWh.^{480, 481} I když se základní sazba daně může jevit jako

⁴⁷³ § 45 zákona č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních.

⁴⁷⁴ Ibid., § 48 odst. 6, 13 a 17.

⁴⁷⁵ Ibid., § 48 odst. 18 a 20.

⁴⁷⁶ Ibid., § 48 odst. 1.

⁴⁷⁷ Část čtyřicátá pátá § 6 odst. 2 písm. f) zákona č. 261/2007 Sb., o stabilizaci veřejných rozpočtů.

⁴⁷⁸ Čl. 5 odst. 2 Memoranda o dlouhodobé spolupráci v oblasti rozvoje vozidel na zemní plyn pro období do roku 2025. *mpo.cz* [online]. Ministerstvo průmyslu a obchodu, 10. 5. 2018 [cit. 3. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/prumysl/memorandum-o-dlouhodobé-spolupraci-v-oblasti-rozvoje-vozidel-na-zemni-plyn-pro-období-do-roku-2025--236933/>

⁴⁷⁹ Část čtyřicátá sedmá § 8 zákona č. 261/2007 Sb., o stabilizaci veřejných rozpočtů.

⁴⁸⁰ Ibid., § 6.

⁴⁸¹ Pozn. aut. kapacita baterií se udává v kWh.

nížká, je potřeba si uvědomit, že výsledná cena dobíjené elektřiny odráží zejména cenu za vybudování a provozování infrastruktury, ale také státní podporu za obnovitelné zdroje a další. Z tohoto důvodu by bylo vhodné, aby se dobíjená elektřina buď zcela osvobodila od daně nebo alespoň razantně snížila. Bylo by možné zvolit i model, kdy by dobíjená elektřina z obnovitelných zdrojů mohla být zcela osvobozena od daně a u elektřiny z neobnovitelných zdrojů by byla pouze snížena. Toto opatření by mohlo zaručit nižší cenu dobíjené elektřiny u veřejných dobíjecích míst, což by mohlo být argumentem pro pořízení takového vozidla.

Do budoucna by se měla také vyřešit otázka daně z vodíku, který bude použit jako zdroj energie pro auta s palivovými články.

Vozidla na alternativní pohon mají další daňovou výhodu, a to v rámci zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční. Ten osvobozuje od silniční daně, silniční vozidla s povolenou hmotností do 12 tun s elektrickým pohonem, hybridním elektrickým pohonem, LPG a CNG a s motorem určeným ke spalování benzínu a ethanolu 85.⁴⁸² Zákon výslovně neosvobozuje vozidla s palivovými články, což ale lze výkladově překlenout, jelikož tato vozidla jsou ve svém základu vozidla na elektrický pohon a ty jsou od daně osvobozena.

BEV, hybridní vozidla s hodnotou emisí CO₂ do 50 g/km a vozidla na vodík jsou osvobozena od poplatku za užívání zpoplatněných pozemních komunikací.⁴⁸³ Od 1. ledna 2021 jsou sníženy poplatky za užívání zpoplatněných pozemních komunikací až o 50 % vozidlům s pohonem na zemní plyn (CNG a LNG) a na biometan.⁴⁸⁴

Na obecní úrovni dnes některé obce nabízejí parkování zdarma pro BEV a hybridní elektrická vozidla, a to v jejich systémech rezidentního parkování. Jedná se zejména o hl. m. Prahu, která umožňuje neplacené parkování ve smíšených a rezidentních zónách.⁴⁸⁵

⁴⁸² § 3 písm. f) zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční.

⁴⁸³ § 20a odst. 1 písm. o) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

⁴⁸⁴ § 21 odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

⁴⁸⁵ Metodický pokyn pro výdej parkovacích oprávnění do zón placeného stání na území hl. m. Prahy pro elektrická vozidla a vozidla s hybridním pohonem po 1. 5. 2019. *parkujvklidu.cz* [online]. Technická správa komunikací hlavního města Prahy, a. s. [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: <http://www.parkujvklidu.cz/cs/vydej-parkovacich-opravneni-pro-elektricka-vozidla-a-vozidla-s-hybridnim-pohonom/>

Vozidla, kterým je přidělena speciální registrační značka (značka začínající písmeny „EL“), kterou je možné přidělit vozidlům na elektrický či vodíkový pohon nebo je-li jejich hodnota emisí v kombinovaném provozu nejvýše 50 g/km, jsou osvobozena od určitých správních poplatků.⁴⁸⁶ Jedná se zejména o zápis do registru silničních vozidel, vydání tabulky registrační značky a zápis změny do technického průkazu vozidla a do registru vozidel.⁴⁸⁷

OdpaZ nabízel poslední zvýhodnění, které mohlo být, alespoň teoreticky, využito. Jednalo se o státní podporu ve formě příspěvku na nová vozidla, kterou vyplácel Státní fond životního prostředí ČR dle § 37d OdpaZ. Dle předmětného ustanovení si fyzická osoba mohla požádat o státní příspěvek na nové vozidlo, pakliže splnila buď podmínku nového vozidla splňující minimálně emisní normy Euro 4, pořizovací cena nového vozidla nepřesáhla 500 tis. Kč a kombinovaná produkce emisí CO₂ vozidla nepřesáhla 160 g/km nebo v případě, kdy si fyzická osoba pořídila nový vůz s pořizovací hodnotou do 700 tis. Kč a zároveň mělo elektrický pohon nebo hybridní pohon či CNG. Další podmínkou byla ekologická likvidace předešlého automobilu, jehož stáří muselo být nejméně 10 let, který fyzická osoba vlastnila nejméně 2 roky.

I když se předmětné ustanovení jeví jako takové, které mohlo dopomoci k obměně vozového parku za ekologičtější vozidla, je na místě konstatovat, že tomu tak nebylo, a to z několika důvodů. Prvním důvodem byla faktická neexistence prováděcího právního předpisu, který by definoval požadavky na žádost o příspěvek. To by samo o sobě nemuselo nutně znamenat, že by podaný požadavek byl zamítnut, pakliže by žadatel splnil zákonné požadavky. Druhým důvodem bylo to, že na příspěvek nebyl právní nárok a posledním důvodem bylo to, že za celou dobu existence tohoto ustanovení nebylo nikým využito.⁴⁸⁸ Zákon o výrobcích s ukončenou životností s tímto příspěvkem nepočítá.⁴⁸⁹ To se však mohlo při projednávání ZVUŽ v Parlamentu ČR změnit, jelikož, jak už bylo nastíněno výše, některé členské státy, v době přijímání předmětného zákona, uvažovaly o opětovném zavedení šrotovného. Unijní právní úprava tento nástroj aprobejuje, ale vzhledem

⁴⁸⁶ § 7b odst. 6 PozKomPod.

⁴⁸⁷ Část II položka 26 přílohy zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích.

⁴⁸⁸ VODIČKA, 2019, op. cit., s. 180–181.

⁴⁸⁹ Ibid., s. 185.

k tomu, že v České republice tento nástroj nebyl nikdy použit, vyšlo najevo, že jeho opětovné zavedení do právního řádu by bylo zbytečné.

4.2 Ochrana trhu aneb je třeba se vyhnout solárnímu boomu

Státní podpora se na první pohled jeví jako vhodný nástroj přímé podpory rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva, lze ovšem polemizovat, zda je jeho použití vhodné, jelikož jeho neuvážené užití může nenávratně poškodit trh v České republice. S tímto také souvisí výzkumná otázka, a to, zda existují nástroje pro ochranu trhu při státní podpoře alternativních paliv / vozidel? Tato otázka pramení z událostí, které nastaly při tzv. solárním boomu a zároveň reaguje na možné obavy, aby výše možné podpory alternativních vozidel / paliv / infrastruktury nezvýhodnila subjekty čerpající podporu takovým způsobem, jež by byl neúměrný k investicím, které učinily. Jinými slovy, aby běžní spotřebitelé nedopláceli na subjekty, jež si mohou dovolit tyto investice, přičemž výše prostředků, které by těmto subjektům plynuly, nemohl stát žádným způsobem korigovat.

Pakliže obecně zanalyzujeme, co vedlo k solárnímu boomu, byl to zejména razantní pokles ceny solárních panelů a neadekvátně nastavená výše státní podpory za výrobu elektřiny z obnovitelných zdrojů. Razantní pokles byl způsoben technologickým pokrokem a zvýšením zájmu o solární panely, v rámci něhož mohli těžit výrobci z economies of scale [úspor z rozsahu]. Druhým důvodem byla špatně nastavená právní úprava, která garantovala, že výkupní cena elektřiny z obnovitelných zdrojů nesmí klesnout pod 95 % ceny předchozího roku a že tato cena bude garantována po dobu nejméně 15 let⁴⁹⁰, k čemuž se vyjádřil i Ústavní soud⁴⁹¹. Tyto dva důvody v praxi znamenaly, že investoři, kteří si koupili levné solární panely a nainstalovali je do určitého data, obdrželi od státu garantovanou výkupní cenu elektřiny po dobu několika let. Situaci neovlivnily ani cenové předpisy vydané Energetickým regulačním úřadem, resp. ani ji do větší míry nemohly ovlivnit.

Nástroj podpory alternativních paliv, který lze připodobnit ke shora uvedenému, je nižší daňová sazba spotřební daně (viz předchozí kapitola). Důležité je, že ta se každoročně mění a není zákonem garantována na delší dobu. Jeví

⁴⁹⁰ § 6 odst. zákona č. 180/2005 Sb., ve vyhlášeném znění.

⁴⁹¹ Nález Ústavního soudu ze dne 15. 5. 2012, sp. zn. Pl. ÚS 17/11.

se tedy o něco flexibilnější a zároveň, v případě zvýšení či snížení by nebyla v rozporu se zásadou předvídatelnosti. Na druhou stranu ukotvení konkrétních sazeb v zákoně je poměrně kazuistické řešení a brání flexibilnější cenové korekci. Samozřejmě, že i to má svá úskalí, ale lze předpokládat, že ani biopaliva, ani zemní plyn nečeká razantní technologický pokrok, který by tyto komodity skokově zlevnil na vstupním trhu. Z těchto dvou komodit by teoreticky mohl nejcitlivěji na změnu ceny reagovat zemní plyn. To lze ilustrovat na prvních měsících roku 2020, kdy byla jeho cena velice nízká a žádný kolaps nenastal. Navíc lze do budoucna předpokládat, že se bude produkce zemního plynu spíše omezovat, aby se zvýšila poptávka, a tím i jeho cena.

Další nástroje, které nabízí současná právní úprava, jsou zejména dotační programy. V těch stát přispívá jednorázovým způsobem či na určitý projekt. Tedy jedná se o zcela jiný koncept než garance výkupních cen. Situace, za které si lze představit pokřivení trhu, by mohla nastat v případě, že by stát přispíval na koupi nového vozidla. Toho by mohli využít prodejci vozidel tím, že by nastavili vyšší cenu, ze které by měli vyšší zisk. Kupci vozidel na alternativní pohon by v takovémto případě již dopředu kalkulovali s tím, že část ceny dostanou od státu zpět a vlastně by jim situace vyhovovala. Problém je ten, že aby se vozidla na alternativní pohon stala atraktivní pro kupující, musí mít konkurenceschopnou cenu. Zároveň si výrobci jsou vědomi, že bez prodeje vozidel na alternativní pohon nebudou schopni splnit specifické cíle, které pro ně stanoví Komise v rámci nařízení 2019/631. Z tohoto důvodu lze očekávat, že ze začátku bude jejich cenová politika nastavena tak, že budou prodávat tato vozidla bez zisku nebo dokonce se ztrátou, a to právě za účelem rozhýbání trhu. V této chvíli tedy nehrozí, že by byl trh s vozidly cenově pokřiven jako trh s elektřinou.

Z technologického hlediska lze do budoucna očekávat snižování nákladů na výrobu vozidel, a to z několika důvodů. Nejlépe lze toto ilustrovat na příkladu s elektromobilem, který je v současnosti nejvíce propagován. Prvním důvodem jsou opět úspory z rozsahu. K tomu si lze připočít i to, že např. elektromotor potřebuje méně součástek než klasický spalovací motor, což se odrazí i v zaměstnanosti, kdy nebude potřeba tolik zaměstnanců a dodavatelů (tento náklad je z celkového měřítka asi nejmenší, ale není nezanedbatelný). Největší část ceny elektromobilů tvoří baterie. Její cena

se zásadním způsobem snižuje. Od roku 2010 klesla cena lithiových baterií o cca 87 %, přičemž paradoxně je surové lithium až třikrát dražší.⁴⁹² Ovšem navzdory snižování cen elektromobilů nelze očekávat, že by se trh mohl pokrývat, jako tomu je v případě elektřiny z obnovitelných zdrojů.

Žádný ekonomický nástroj v české právní úpravě jednak negarantuje cenu, a to ani v cenové výši, ani v délce garance. Pakliže by se ČR do budoucna rozhodla tento typ ekonomického nástroje využít (lze si představit garantovaná cena dobíjené elektřiny z veřejných dobíjecích stanic), potom je potřeba, aby byl nástroj připraven v takové podobě, který umožní případný zásah státu.

Navíc každý takový nástroj, který může ovlivnit trh, by mohl být označen za státní podporu a je proto potřeba, aby byl v souladu s pravidly státní podpory.

Další nástroje, které jsou obsaženy v národní právní úpravě a byly shora popsány, nemohou dnes ve svém celku dosáhnout takové intenzity, aby nějakým způsobem ve značné míře pokrývaly trh. Do budoucna by ovšem mohlo hrozit, pakliže dojde k masivnímu rozšíření vozidel na alternativní pohon, že na nich bude stát ztrácet nevybrané finanční prostředky, zejména tedy v oblasti časových poplatků za užití komunikací a daní.

4.3 Dílčí závěr

Kapitola nejprve krátce nastínila unijní právní úpravu, která definuje základní rámec pro ekonomické nástroje, které mohou členské státy použít pro podporu alternativní infrastruktury a alternativních paliv. Až na základě těchto pravidel mohou členské státy investovat větší finanční prostředky do rozvoje infrastruktury. Pakliže by členské státy nectily tato pravidla a poskytly at' už přímo či nepřímo výhody, které by zatížily státní rozpočet, potom se mohou dostat zejména do rozporu s pravidly pro udělování státní podpory.⁴⁹³

⁴⁹² FREI, Martin. Baterie zlevňují. Američané slibují rentabilní elektromobil příští rok, zákazníci si ale na nižší cenu ještě pár let počkají. *ihned.cz* [online]. *Economia*, a. s. 4. 4. 2020 [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <https://auto.ihned.cz/c1-66745700-baterie-zlevnuji-americane-slibuji-rentabilni-elektromobil-pristi-rok-zakaznici-si-ale-na-nizsi-cenu-jeste-par-let-pockaji>

⁴⁹³ JANKŮ, Martin a Jana MIKUŠOVÁ. *Věřejné podpory v soutěžním právu EU*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 22.

Zároveň si je potřeba uvědomit, že pro rozvoj tohoto sektoru je intervence ze strany státu nutná. Bez různých pobídek a podpor státu pro technologie jiné, než jsou biopaliva, nebudou mít spotřebitelé dostatečný zájem o koupi vozidel na alternativní pohony a ČR tak nebude schopna splnit závazek vyplývající ze směrnice 2018/2001, který definuje minimální cíl ve výši 14 % energie z obnovitelných zdrojů v odvětví dopravy do roku 2030.⁴⁹⁴ A jak bylo uvedeno v kapitole 3, bude tento cíl poměrně složité splnit, když většina obnovitelné energie v dopravě stále pochází z biopaliv první generace. K tomu je potřeba si uvědomit, že plocha pro pěstování plodin, ze kterých se vyrábí biopaliva, není nevyčerpatelná a že tyto plodiny zabírají ornou půdu jiným plodinám či hospodářským zvířatům, která jsou potřeba k lidské obživě. Dosáhnout nového cíle v podobě 14 % se proto pro Českou republiku může stát těžko dosažitelné, a proto je logické, že se ČR snaží podporovat i jiná alternativní paliva než pouze biopaliva.

Komise schválila státní podporu v jejímž rámci chce Česká republika alokovat finanční prostředky na rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva. Oproti německé státní podpoře zahrnuje česká podpora skoro všechna alternativní paliva, což by mohlo urychlit rozvoj infrastruktury, jelikož se potenciaální investor může rozhodnout, do jakého konkrétního paliva bude chtít investovat. Na druhou stranu německá státní podpora je více konkrétní a je možné, že se Němci pokusí vypsát státní podpory pro jednotlivá alternativní paliva zvlášť. I když by česká státní podpora mohla být o něco propracovanější, tak jako je ta německá, přesto lze ocenit snahy zákonodárce v podobě podpory alternativní infrastruktury a na ni navázaných alternativních paliv. Přestože byla předmětná státní podpora notifikována pouze za účelem splnění unijních cílů, byla dobře odůvodněna a je prvním krokem k bezemisní dopravě.

V České republice je nyní aktivních několik dotačních programů, ze kterých lze čerpat finanční příspěvky, a to buď na rozvoj alternativní infrastruktury či na koupi vozidel na alternativní pohon. Oprávnění žadatelé jsou zejména právnické osoby, právnické osoby veřejného práva a fyzické osoby podnikající. Orientaci na osoby jiné než fyzické lze pochopit. Většina nově registrovaných vozidel je registrována na právnické osoby a fyzické osoby podnikající. Je tedy vyšší pravděpodobnost, že se tato vozidla užijí denně, a to zejména

⁴⁹⁴ Čl. 25 odst. 1 směrnice 2018/2001.

při výkonu pracovní činnosti. Dotační programy také cílí na poskytovatele veřejných přepravních služeb. I toto zaměření lze pochopit, jelikož nízkoemisní či bezemisní hromadná doprava má výrazný potenciál ke snížení emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů. K tomuto lze dodat, že bezemisní doprava sama o sobě užitečná nebude, pakliže obce nedonutí občany upřednostňovat hromadnou dopravu před individuální dopravou.

I když existuje mnoho dotačních programů, je možné konstatovat, že situace je poměrně nepřehledná a žadatelé o dotace by jistě v této souvislosti ocenili vytvoření jednotného informačního portálu, který by v sobě obsahoval jednotlivé programy podpor a samotného žadatele o dotaci by mohl navést, který z aktivních programů je pro něj nejvhodnější. Ovšem historie ukázala, že vytvoření jakéhokoliv takového portálu na popud státní správy je poněkud komplikované. Dnes je žadatel odkázán buď na vlastní vyhledávání, nebo na třetí osoby, které se zabývají poradenskou činností v tomto odvětví.

Vedle dotačních programů existují i zákonná zvýhodnění alternativních paliv a alternativních vozidel. Jedná se zejména o sníženou sazbu zemního plynu – CNG, LNG a sníženou spotřební daň u biopaliv oproti klasickým palivům. Nasnadě je konstatovat, že do budoucna by bylo vhodné daňově rozlišit biopaliva první generace (typicky vyráběné z řepky) a biopaliva následujících generací, jejichž získávání by mělo být šetrnější k životnímu prostředí. Správné nastavení sníženého základu daně pro CNG může být do budoucna diskutabilní, jelikož někteří výrobci vozidel budou ustupovat od výroby těchto vozidel a je tak možné, že vozidla budou vznikat až druhotnou přestavbou. Na druhou stranu nákladní vozidla na LNG by měla být do budoucna více k vidění na evropských silnicích. Tato vozidla jsou dražší než vozidla s dieslovým motorem, proto by snížená sazba daně mohla dopomoci k jejich rozvoji.

Zvýhodňování některých paliv na úkor jiných je v rozporu s technologickou neutralitou. Tato praxe je na evropském kontinentu hluboce zakořeněna, jelikož palivo diesel je levnější než benzín. Docílit technologické neutrality při podpoře alternativních paliv lze jedině tím způsobem, že stát nebude pro-
težovat jedno palivo na úkor ostatních tak, jak to dělal doposud s biopalivy. To, že ceny pro spotřebitele se liší kvůli jiným sazbám spotřební daně lze překlenout, jelikož cena by měla zejména odrážet zájem spotřebitelů, dostupnost

infrastruktury a nabídku vozidel. Zachování technologické neutrality je také důležité pro zachování jistoty investorů. Pokud bude stabilní a transparentní právní prostředí, budou moci investovat do projektů, které se budou zhodnocovat delší dobu. Stranění pouze jedné technologii, tak jak by si přál koncern VW⁴⁹⁵, by mohlo narušit technologický vývoj a pokrýt trh. Toto řešení se také nejeví jako vhodné z jiného důvodu. Podporou pouze jednoho druhu technologie by se stát mohl ochudit o benefit zkoušky a omylu.⁴⁹⁶

Česká právní úprava také osvobozuje, za určitých podmínek, alternativní vozidla od povinnosti hradit silniční daň a jsou také osvobozena od povinnosti hradit poplatek za užívání zpoplatněných komunikací či hradit některé správní poplatky. Některé obce dokonce nabízejí parkování zdarma v systému rezidentního parkování. Zároveň je nutné podotknout, že potenciál pro podporu rozvoje alternativní infrastruktury, paliv a vozidel je daleko rozsáhlejší, než je současný legislativní stav. Lze zejména jmenovat zvýhodnění elektřiny dobíjené na veřejných dobíjecích stanicích nebo možnost rychlejšího odepisování nově pořízených vozidel, než je nastaveno dnes⁴⁹⁷. Toto řešení bylo ovšem shledáno jako nevhodné dle zprávy z hodnocení dopadů regulace (RIA), která byla vypracována k daňovému balíčku na rok 2019.⁴⁹⁸ Daňové zvýhodňování se jeví jako poměrně dobrý základ, na kterém by se mohl vystavět robustnější právní rámec pro podporu alternativních vozidel a paliv nebo naopak by se mohla daňově znevýhodnit vozidla se spalovacím motorem či obecně zavést uhlíkovou daň.

V rámci kapitoly bylo také analyzováno tzv. šrotovné dle § 37d OdpZ. I když v České republice nebylo toto ustanovení nikdy aktivováno, okolní státy obdobný nástroj využívaly zejména v období ekonomické krize. V souvislosti k pandemií koronaviru se zejména v Německu hovořilo o znovu aktivování tohoto nástroje. Současná česká právní úprava již tento nástroj neobsahuje,

⁴⁹⁵ WEHRMANN, Benjamin. Volkswagen threatens to leave Germany's car lobby VDA in spat over e-cars. *cleanenergywire.org* [online]. Clean Energy Wire, 18. 3. 2019 [cit. 5. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.cleanenergywire.org/news/volkswagen-threatens-leave-germanys-car-lobby-vda-spat-over-e-cars>

⁴⁹⁶ CALSTER, op. cit., s. 91.

⁴⁹⁷ § 31 a § 32 zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmu.

⁴⁹⁸ Návrh zákona včetně důvodové zprávy; Sněmovní tisk 206/0, část č. 1/12. *psp.cz* [online]. Parlament České republiky, Poslanecká sněmovna, s. 38 [cit. 9. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=8&CT=206&CT1=0>

a to z důvodu, že nebyl nikdy použit. Navíc nebyl nikdy novelizován, což činilo ustanovení z roku 2009 v roce 2020 (poslední rok účinnosti OdpZ) naprosto nepoužitelným.

Kapitola se také zabývala ochranou trhu v případě, že by nastala situace jako při solárním boomu v letech 2009 a 2010. S touto kapitolou také souvisí otázka, zda existují nástroje pro ochranu trhu při státní podpoře alternativních paliv/vozidel? Komparací právních nástrojů obsažených v současné právní úpravě bylo zjištěno, že tak, jak je nastavena současná právní úprava, situace podobná letům 2009 a 2010 nastat nemůže. Solární boom způsobily specifické okolnosti. Jednalo se výkupní cenu elektřiny z obnovitelných zdrojů, která byla garantovaná státem, kdy si stát sám nastavil takové podmínky, že je nemohl dostatečně rychle a adekvátně změnit. U alternativních paliv je situace odlišná, jelikož stát nastavuje pouze cenovou hladinu ve formě snížené spotřební daně. Konečná cena pro spotřebitele je však odvislá od dalších faktorů a konkurence na trhu s palivy je poměrně velká. Lze tedy konstatovat, že jedním z nástrojů pro ochranu trhu je samotná seberegulace trhu.⁴⁹⁹ Co se týká nástrojů zakotvených v zákonech, potom se všechny nástroje mohou jevit jako nepříliš flexibilní až rigidní. Na druhou stranu žádný z předpisů negarantuje navrácení finančních prostředků (Memorandum o spolupráci v oblasti rozvoje CNG do roku 2025 je stále pouze politické prohlášení, které se může měnit) či neváže cenu na předchozí období, což znamená, že zákonodárny sbor může měnit výši sazeb či dalších nástrojů dle uvážení a bez toho, aby zasahoval do legitimního očekávání investorů.

Lze shrnout, že žádný konkrétní nástroj, kterým by stát mohl okamžitě intervenovat na trhu není, což však neznamená, že je situace nastavená nevhodným způsobem. V zásadě lze říct, že stát dnes ani takový nástroj v oblasti podpory a rozvoje alternativních paliv, vozidel a infrastruktury nepotřebuje. Vývoj v oblasti alternativní dopravy je překotný, ale rozhodující je poptávka. Ta zatím není na takové úrovni, aby stát musel zasahovat či přicházet o finanční prostředky kvůli příliš vysokým daňovým či jiným úlevám. Do budoucna se bude situace měnit, ale dnes nelze s jistotou predikovat jakým způsobem, proto je důležité, aby stát situaci monitoroval a v případě nutnosti adekvátně měnil nastavení právní úpravy.

⁴⁹⁹ COLANDER, David C. *Microeconomics*. 11. vyd. McGraw-Hill Education, s. 14.

5 PŘÍMÉ NÁSTROJE REGULACE PODPORY ALTERNATIVNÍCH POHONŮ A ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ⁵⁰⁰

Tato kapitola bude analyzovat některé přímé nástroje právní regulace, které mohou podpořit rozvoj alternativních paliv a navazující infrastruktury. Již předem lze konstatovat, že přímé nástroje, které budou analyzovány, neslouží primárně k rozvoji alternativní infrastruktury a paliv, ale ke zlepšování ovzduší. S tím také souvisí i to, že ve většině případů tyto nástroje regulují vozidla pouze obecným způsobem. Z tohoto důvodu je potřebné předmětné nástroje analyzovat a shledat, zda se mohou využít i na podporu předmětných paliv a infrastruktury, byť to není původním účelem těchto nástrojů.

5.1 Programy zlepšování kvality ovzduší

5.1.1 Unijní právní rámec

AQP⁵⁰¹ lze souhrnně definovat jako koncepční nástroje, jejichž účelem je zajištění odpovídající kvality ovzduší, a to v krátkodobém či střednědobém časovém horizontu, a to buď v aglomeraci⁵⁰² nebo zóně⁵⁰³. Tento nástroj má svůj původ v unijním právu, konkrétně ve čl. 23 AQD. Dle tohoto ustanovení mají být AQP vypracovány pro aglomeraci či zónu, ve které úrovně znečišťujících látek (SO₂, NO₂, benzen, CO, Pb, PM₁₀ a PM_{2,5}) překračují mezní hodnoty, cílové hodnoty a meze tolerance stanovené v AQD.⁵⁰⁴ AQP mohou obsahovat i opatření, která by byla obsažena v krátkodobých akčních plánech dle čl. 24 AQD.⁵⁰⁵ Ovšem čl. 24 odst. 2 AQD, který definuje opatření, je primárně určen pro krátkodobé nástroje ve formě krátkodobých akčních

⁵⁰⁰ Pozn. aut. v kapitole jsou využita tato autorova díla:

• JANČÁROVÁ, VODIČKA, 2018, op. cit., 337–355.

⁵⁰¹ Program zlepšování kvality ovzduší.

⁵⁰² Dle čl. 2 odst. 17 směrnice 2008/50/ES je: „*aglomerací zóna, která je městskou aglomerací s počtem obyvatel vyšším než 250 000, nebo v případě aglomerací s počtem obyvatel nižším nebo rovnajícím se 250 000 zóna s danou hustotou obyvatelstva na km² stanovenou členskými státy*“.

⁵⁰³ Dle čl. 2 odst. 16 směrnice 2008/50/ES je: „*zónou část území členského státu, která je tímto členským státem vymezena pro účely posuzování a řízení kvality ovzduší*“.

⁵⁰⁴ Čl. 23 odst. 1 směrnice 2008/50/ES.

⁵⁰⁵ Ibid., čl. 23 odst. 1.

plánů, a nikoliv pro programy zlepšování kvality ovzduší. Lze ovšem polemizovat, zda by opatření z krátkodobých akčních plánů mohla být vůbec užita v AQP. Opatření, která jsou v předmětném ustanovení definována, mají být zásadně účinná a mají regulovat či dokonce mohou pozastavit činnosti, které přispívají k překročení mezních či cílových hodnot (uvedené v přílohách VII, XI, XIV AQD) nebo varovných prahových hodnot (příloha XII AQD). Opatření jsou dále specifikována tím způsobem, že se mohou týkat mimo jiné: „... *provozu motorových vozidel*...“⁵⁰⁶ Tak, jak jsou opatření specifikována, je patrné, že se jedná o realizační nástroje, což svým způsobem odpovídá i povaze krátkodobých akčních plánů. Jejich použití a následky tohoto použití by měly být úměrné situaci, pro kterou jsou užity (tedy v co nejkratším možném časovém horizontu přivést úrovně znečišťujících látek k nominálním hodnotám), oproti tomu AQP jsou střednědobými nástroji, které by měly obsahovat proporcionální řešení, to znamená, taková opatření, která berou do úvahy nejen zájem na příznivém životním prostředí a zdraví lidí, ale také další veřejné zájmy jako je zájem na ekonomickém a sociálním rozvoji.⁵⁰⁷ To ostatně potvrdil i SDEU ve věci C-488/15.⁵⁰⁸ Z tohoto důvodu nemohou být opatření obsažená v AQP oproti opatřením obsaženým v krátkodobých akčních plánech tak striktní, to zároveň znamená nutnost jejich proporcionality výsledku vůči metod dosažení předmětného výsledku. Tato opatření mohou zahrnovat modernizace veřejné MHD, výsadbu zeleně, mokré čištění ulic.⁵⁰⁹ Dle rozhodnutí Komise 2004/279/ES se nejvíce osvědčila opatření v podobě omezování dopravy za pomoci snížení rychlosti nebo zákazem vjezdu do určitých částí měst.⁵¹⁰

Lze konstatovat, že AQD definuje pouze obecný rámec, jak by měla být opatření obsažená v AQP implementována. Je tak na každém členském státu a příslušné autoritě, která AQP vyhotovuje, aby co nejvhodnější opatření

⁵⁰⁶ Čl. 24 odst. 1 směrnice 2008/50/ES.

⁵⁰⁷ JANČÁŘOVÁ, Ilona. Automobilová doprava a koncepční nástroje na ochranu kvality ovzduší. In: JANČÁŘOVÁ, HANÁK, 2019, op. cit., s. 56; Srov. JANS, Jan H. a Hans H. B. VEDDER. *European Environmental Law: After Lisbon*. 4. přepracované vyd. Groningen: Europa Law Publishing, 2012, s. 421.

⁵⁰⁸ Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 5. 4. 2017, *Evropská komise vs. Bulharská republika*, C-488/15, bod 105. .

⁵⁰⁹ DOERIG, Harald. The German Courts and European Air Quality Plans. *Journal of Environmental Law* [online]. 2014, roč. 26, č. 1, s. 143.

⁵¹⁰ JANČÁŘOVÁ, VODIČKA, 2018, op. cit., s. 346.

vytvořila a implementovala. Zároveň lze shrnout přístup SDEU k problematice opatření v AQP následujícím způsobem. AQP musí výslovně naplnovat požadavek zkrátit dobu překračování úrovně znečištění na minimum.⁵¹¹ Dlouhodobé investice⁵¹² či zamítavý postoj veřejnosti k razantnějším opatřením⁵¹³ nemohou vyloučit možnost stanovení kratší doby úrovně znečištění. Taktéž je nutné poznamenat, že z unijního pohledu je stanovení formy AQP ve vnitrostátním právu nedůležitým aspektem. SDEU v tomto ohledu upozornil na to, že je důležité, aby národní provedení sledovalo obecný rámec směrnice, resp. konkrétních ustanovení.⁵¹⁴

Pro ucelený rámec bude provedena krátká analýza přístupu k soudní ochraně dle judikatury SDEU, a to zejména ve vztahu k AQP. Nejprve je potřeba poznamenat, že dle SDEU je v diskreci každého členského státu, aby si sám definoval podmínky pro přístup k soudní ochraně (např. v rámci veřejných subjektivních práv).⁵¹⁵ K problematice AQP se SDEU již částečně vyjádřil v rozsudku ve věci C-237/07⁵¹⁶. V bodě 46 (a druhém bodě výrokové části) předmětného rozsudku konstatoval, že členské státy, i když implementují rámcovou směrnici, nemohou omezit přezkum AQP vnitrostátním soudem, pakliže jsou definovány jasné a bezpodmínečné povinnosti v právní úpravě.⁵¹⁷ Zároveň je nutné poukázat i na další rozsudek, který se týkal AQD. Jedná se o C-404/13⁵¹⁸ a SDEU v této věci mimo jiné konstatoval, že vnitrostátní soud, který projednává nesplněnou povinnost z AQD (nevypracování plánu), může nařídít vnitrostátnímu orgánu, aby přijal taková opatření, kterým toto pochybení napraví.⁵¹⁹ Judikatura SDEU tedy nabízí možnost, aby se veřejnost

⁵¹¹ Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 22. 2. 2018, *Evropská komise vs. Polská republika*, C-336/16, bod 122.

⁵¹² Rozsudek Soudního dvora (sedmého senátu) ze dne 24. 10. 2019, *Evropská komise vs. Francouzská republika*, C-636/18, bod 85.

⁵¹³ Rozsudek C-336/16, bod 101.

⁵¹⁴ *Ibid.*, bod 120.

⁵¹⁵ Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 12. 5. 2011 *Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband NordrheinWestfalen eV vs. Bezirksregierung Arnsberg*, C-115/09. Srov. KRÄMER, Ludwig a Emanuela ORLANDO (eds.). *Principles of environmental law*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2018, s. 393.

⁵¹⁶ Rozsudek Soudního dvora (druhého senátu) ze dne 25. 7. 2008, *Dieter Janecek vs. Freistaat Bayern*, C-237/07.

⁵¹⁷ KRÄMER, ORLANDO, 2018, *op. cit.*, s. 393.

⁵¹⁸ Rozsudek Soudního dvora (druhého senátu) ze dne 19. 11. 2014, *The Queen na žádost: ClientEarth vs. The Secretary of State for the Environment, Food and Rural Affairs*, C-404/13.

⁵¹⁹ Rozsudek C-404/13, bod 58.

domohla vypracování nevydaných AQP či změny vydaných AQP, ale nespĺňujících požadavky AQD. Zároveň lze poukázat i na to, že soud členského státu, může uplatnit účinná donucovací opatření, jejichž cílem je zajistit výkon pravomocného rozsudku. Mezi takováto opatření patří zejména vysoké penále, jež by nepřipadlo veřejnému rozpočtu, z něhož pochází⁵²⁰ či dokonce, za splnění podmínek zákonnosti, efektivnosti a dodržení účinné soudní ochrany, zbavení osobní svobody (např. ve formě donucovací vazby)⁵²¹.

5.1.2 Národní právní úprava

V českém právním řádu jsou AQP zakotveny v § 9 OvvZ. Znění ustanovení rámcově odráží znění v AQD, byť s českými specifiky. AQP tak vyhláší Ministerstvo životního prostředí (do novelizujícího zákona č. 172/2018 Sb., byly AQP vyhlášovány ve formě OOP, nyní není forma v zákoně explicitně stanovena). Poměrně důležitým faktem je to, že AQP by měly být vypracovány ve spolupráci s krajským úřadem a obecním úřadem, na jehož území došlo k překročení imisních limitů.⁵²² Z jazykového hlediska nebyla vhodně zvolena formulace, kdy zákon požaduje, aby byla přijata taková opatření v rámci AQP: „... aby imisního limitu bylo dosaženo co nejdříve“.⁵²³ AQD v toto ohledu vyžaduje „pouze“, aby byla přijata taková opatření: „... aby bylo období překročení co možná nejkratší“.⁵²⁴ Tomu koresponduje i judikatura SDEU ve věci C-237/07, kde bylo potvrzeno, že přijatá opatření musí být proporcionální a možná.⁵²⁵ Zde je nutné poukázat na shora provedenou analýzu opatření. V případě opatření, která by měla dopomoci k dosažení imisního limitu, jak stanoví zákon, „co nejdříve“, bylo by potřeba přijmout poměrně agresivní opatření, která by v co nejkratší době snížila překročení imisního limitu. Tedy i za cenu neproporcionálních opatření. Tato opatření svou povahou spíše odpovídají opatřením přijatých v rámci krátkodobých akčních plánů⁵²⁶, které mají být aktivovány až v případě významného překročení prahových hodnot

⁵²⁰ Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 19.12.2019, *Deutsche Umwelthilfe eV vs. Freistaat Bayern*, C-752/18, bod 40.

⁵²¹ *Ibid.*, bod 49.

⁵²² § 9 odst. 1 OvvZ.

⁵²³ § 9 odst. 2 a odst. 4 OvvZ.

⁵²⁴ Čl. 23 odst. 1 věta druhá AQD.

⁵²⁵ Rozsudek C-237/07; Srov. DOERIG, op. cit., s. 142.

⁵²⁶ JANČÁŘOVÁ, VODIČKA, 2018, op. cit., s. 339.

(tedy od začátku události v co nejkratším čase dosáhnout optimálních hodnot úrovně znečištění v ovzduší). Oproti tomu znění AQD volí mírnější variantu, kdy vyžaduje, aby v rámci stanoveného časového úseku, na který je AQP vydán, bylo období překračování úrovně znečištění co možná nejkratší (vhodné je si i povšimnout relativizace slova „nejkratší“ slovem „možná“), a nikoliv co nejdříve⁵²⁷, jak praví OvzZ. Tato jemná jazyková nuance, byť judikaturně neuchopena, tak mohla být jednou z příčin rušení AQP vydávaných ve formě OOP.

Závaznost AQP je různorodá. NSS konstatoval, že opatření AQP nejsou přímo závazná pro osoby či samosprávné celky.⁵²⁸ Na druhou stranu při vydávání stanovisek, povolení provozu a závazných stanovisek dle § 11 odst. 1 až 3 OvzZ mají příslušné orgány vycházet jak z AQP, tak z úrovně znečištění látkami, které mají stanoveny imisní limity.⁵²⁹ Městský soud v Praze toto dále specifikuje a dodává, že je potřeba, aby vydávané akty byly nejen celkově v souladu s AQP, ale také se všemi stanovenými opatřeními v AQP.⁵³⁰ Soud vnímá AQP natolik závaznými, že kdyby nebylo možné dosáhnout souladu záměru s AQP, potom by správní orgán měl vydat negativní závazné stanovisko, stanovisko či rozhodnutí.⁵³¹

V rámci AQP mohou být definovány i emisní stropy. Ty lze mimo jiné definovat pro dopravu.⁵³² Dle § 9 odst. 3 OvzZ mají být zohledněny v závazném stanovisku k záměru dle § 11 odst. 1 písm. b) OvzZ (vysoko kapacitní dopravní komunikace a parkoviště)⁵³³ a v povolení provozu dle § 11 odst. 2 OvzZ. Tedy dle dikce zákona (§ 9 odst. 3 OvzZ) mají emisní stropy stejnou závaznost pro povolení provozu stacionárního zdroje dle § 11 odst. 2 písm. d) OvzZ a pro závazné stanovisko dle § 11 odst. 1 písm. b) OvzZ.

⁵²⁷ Byť je potřeba poznamenat, že § 9 odst. 4 OvzZ dává jistou diskreci obcím a krajům v podobě dodatku, že mají vykonávat opatření z AQP v rámci možností.

⁵²⁸ Bod 58 rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 12. 2017, č. j. 6 As 288/2016-146.

⁵²⁹ § 12 odst. 1 OvzZ.

⁵³⁰ Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 7. 2. 2018, č. j. 10 A 173/2016-119, s. 10.

⁵³¹ Ibid., s. 11.

⁵³² Příloha č. 5 OvzZ.

⁵³³ „... závazné stanovisko k umístění stavby pozemní komunikace v zastavěném území obce o předpokládané intenzitě dopravního proudu 15 tisíc a více vozidel za 24 hodin v návrbovém období nejméně 10 let (dále jen „pozemní komunikace“) a parkoviště s kapacitou nad 500 parkovacích stání, k řízení podle jiného právního předpisu.“

Na druhou stranu k problému závaznosti emisních stropů se vyjádřil i NSS, a to následovně: „*Emisní strop pro znečištění z dopravy, ač formálně označen za závazný, nemůže mít takové účinky, jaké lze očekávat u emisního stropu pro stacionární zdroje znečištění ovzduší...*“.⁵³⁴ Podle tohoto rozsudku nemohou být pozemní komunikace samy o sobě zdrojem znečištění. Zdrojem znečištění jsou v tomto případě vozidla (mobilní zdroje znečištění), na jejichž provoz se nevyžaduje povolení k provozu jako je tomu u stacionárních zdrojů vyjmenovaných v příloze č. 2 OvvZ.⁵³⁵

Soud v rozsudku identifikoval jediné správní řízení, ve kterém by mohl orgán ochrany ovzduší zohlednit emisní strop v dopravě. Jedná se o záměr umístění nové pozemní komunikace v oblasti, kde by měl posuzovaný záměr negativní vliv na imisní situaci (došlo by k překročení některého z imisních limitů) a zároveň by bylo nutné uložit kompenzační opatření.⁵³⁶ Zároveň NSS poukázal na problematiku aplikaci emisního stropu při těchto záměrech, jelikož záměr nové pozemní komunikace, který předpokládá závazné stanovisko, musí být realizován v zastavěném území obce a kapacitě nejméně 15 tis. vozidel za 24 h.⁵³⁷ V obecné rovině lze s NSS souhlasit, nicméně je potřeba být k tomuto závěru opatrný a vyhnout se jeho zobecňování, jelikož při pohledu na mapu intenzity vytižení pozemních komunikací z roku 2016, lze dojít k závěru, že pozemní komunikace v krajských městech jsou poměrně zásadním způsobem vytiženy.⁵³⁸ Zároveň je nutné poukázat i na meziroční nárůst dopravy. To může do budoucna znamenat důslednější zohledňování emisních stropů v dopravě. Lze uzavřít, že emisní stropy v dopravě jsou velice specifickým nástrojem AQP. Jejich závaznost je dle judikatury fakticky oslabena a navíc se v praxi mohou užít pouze v konkrétním správním řízení. Nicméně lze je zařadit mezi možné nástroje pro snižování znečištění z dopravy.

V květnu 2020 existovalo na území ČR 10 AQP, nicméně publikace se bude dále zabývat aktualizací AQP 2020+. Veškeré dokumenty k aktualizaci jsou dostupné na stránkách Ministerstva životního prostředí. Analýza příčin znečištění ovzduší opět identifikuje dopravu jako signifikantní zdroj

⁵³⁴ Rozsudek NSS 6 As 288/2016, bod 81.

⁵³⁵ Ibid., bod 82.

⁵³⁶ § 11 odst. 1 písm. b) ve spojení s odst. 5 OvvZ.

⁵³⁷ Rozsudek NSS 6 As 288/2016, bod 83.

⁵³⁸ Celostátní sčítání dopravy 2016. scitani2016.rsd.cz [online]. Ředitelství silnic a dálnic ČR [cit. 18. 5. 2020]. Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx>

znečištění. Zejména suspendované částice PM₁₀ pocházející z dopravy jsou největším problémem snad na všech měřicích stanicích.⁵³⁹ Z tabulek analýzy pro suspendované částice PM_{2,5} lze vyvodit, že nejsou takovým markantním problémem jako PM₁₀, to ovšem neznamená, že by nebyly problémem.⁵⁴⁰ Doprava se částečně podílí i na zvýšené úrovni znečištění pro benzo[a]pyreny, ovšem pouze v aglomeracích se zvýšenou dopravou. Nutno podotknout, že jsou v tomto ohledu stále největšími znečišťovateli lokální topeniště.⁵⁴¹ Celkově lze shrnout, že se doprava podílí na emisích suspendovaných částic z cca 20 %, přičemž v aglomeracích Praha a Brno až kolem 60–70 %. Koncentrace benzo[a]pyrenu z dopravy je zvýšená pouze v Brně a Praze, a to kolem 10–30 %.⁵⁴²

Na základě veřejných jednání mezi Ministerstvem životního prostředí a zástupci jednotlivých krajů, které se zejména týkaly analytických podkladů, lze konstatovat, že všichni aktéři schůzek se rámcově shodli na tom, že nové AQP by měly představit nová opatření v dopravě, která by urychleně dopomohla k dosažení imisních limitů. Zároveň se v tomto ohledu ministerstvo vymezilo vůči koncepčním programům udržitelné mobility, jejichž opatření by se neměla směřovat s opatřeními z AQP. Ovšem vhodná konkrétní opatření se pro jednotlivé aglomerace a zóny definovala až v rámci regionálních jednání.⁵⁴³

Na regionálních jednáních se zejména diskutovala opatření týkající se snižování emisí z dopravy. Jednání proběhla pouze s vybranými zástupci aglomerací a zón, u kterých je nejvyšší problém s úrovní znečištění. Konkrétní opatření pro aglomeraci Praha a zónu Střední Čechy lze shrnout následovně: zavedení mýtného (zpoplatnění vjezdu vozidel), častější kontroly technického stavu vozidel, rozvoj soustavy záchytných parkovišť, úprava poplatků za parkování v zónách placeného stání, podpora elektromobility, efektivnější územní plánování, zpřísnění

⁵³⁹ Celorepubliková analýza příčin znečištění ovzduší; Analytická část–způsob řešení a souhrn pro ČR. Příloha 7. *mzp.cz* [online]. Ministerstvo životního prostředí [cit. 18. 5. 2020]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/aktualizace_programu_zlepsovani_kvality_ovzduisi_2020

⁵⁴⁰ Ibid.

⁵⁴¹ Ibid.

⁵⁴² Úvodní informace k analytické části PZKO 2020+. *mzp.cz* [online]. Ministerstvo životního prostředí [cit. 18. 5. 2020]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/aktualizace_programu_zlepsovani_kvality_ovzduisi_2020

⁵⁴³ Zápisy z veřejných projednání aktualizace PZKO 2020+. *mzp.cz* [online]. Ministerstvo životního prostředí [cit. 18. 5. 2020]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/aktualizace_programu_zlepsovani_kvality_ovzduisi_2020

emisního požadavku pro vjezd TNA (těžkých nákladních automobilů) a BUS ve stávajících zónách s omezením vjezdu.⁵⁴⁴ Během regionálního jednání pro aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek a zónu Moravskoslezsko zaznělo několik zajímavých myšlenek, které lze vyzdvihnout, a to z důvodu specifické situace tohoto regionu. Na zvýšené úrovni znečištění se podílí jak doprava, tak těžký průmysl, ale i přeshraniční znečištění z Polska a lokální topeniště. Mezi zástupci samospráv byla shoda v tom, že by byla potřeba regulace logistických center a zejména jejich vozidel, která nejsou nejnovější a přispívají nejenom ke kongesci dopravy, ale také ke zvyšování znečištění z dopravy.⁵⁴⁵ Jako účinná opatření lze shrnout: MHD zdarma, koordinace oprav pozemních komunikací, dostavba objízdných tras a nízkoemisní vozy MHD.⁵⁴⁶

Jednání se zástupci zóny Střední Morava CZ07 vyústilo v opatření, která se týkají zejména zřizování parkovišť P+R⁵⁴⁷, podpory městské hromadné dopravy a navázání této dopravy na vlaková spojení. Také bylo upozorněno na nutnost dostavby obchvatů měst.⁵⁴⁸

Zástupci zóny CZ04 Severozápad plánují představit taková opatření, která cílí na snížení počtu vozidel osobní dopravy, zároveň upozorňují, že výstavba nové infrastruktury je mnohdy ztížena nemožností dohody ohledně výkupu pozemků, které mají v budoucnosti sloužit potřebám dopravní infrastruktury.⁵⁴⁹

⁵⁴⁴ Zápis ze společného pracovního jednání k aktualizaci programů zlepšování kvality ovzduší pro aglomeraci Praha–CZ01 a zónu Střední Čechy–CZ02 ze dne 15. července 2019. Záписы z regionálních jednání k aktualizaci PZKO 2020+. *mzp.cz* [online]. Ministerstvo životního prostředí [cit. 20. 5. 2020]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/aktualizace_programu_zlepsovani_kvality_ovzdusi_2020

⁵⁴⁵ Zápis z pracovního jednání k aktualizaci programů zlepšování kvality ovzduší aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek a zóna Moravskoslezsko ze dne 14. května 2019. Záписы z regionálních jednání k aktualizaci PZKO 2020+. *mzp.cz* [online]. Ministerstvo životního prostředí [cit. 20. 5. 2020]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/aktualizace_programu_zlepsovani_kvality_ovzdusi_2020

⁵⁴⁶ Ibid.

⁵⁴⁷ Parkoviště typu park and ride. Jedná se o záchytná parkoviště, kde si mohou řidiči zaparkovat vozy a pokračovat navazující hromadnou dopravou do centra měst.

⁵⁴⁸ Zápis z pracovního jednání k aktualizaci Programu zlepšování kvality ovzduší zóny CZ07 ze dne 15. května 2019. Záписы z regionálních jednání k aktualizaci PZKO 2020+. *mzp.cz* [online]. Ministerstvo životního prostředí [cit. 20. 5. 2020]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/aktualizace_programu_zlepsovani_kvality_ovzdusi_2020

⁵⁴⁹ Zápis z pracovního jednání k aktualizaci programu zlepšování kvality ovzduší zóny CZ04 Severozápad ze dne 4. června 2019. Záписы z regionálních jednání k aktualizaci PZKO 2020+. *mzp.cz* [online]. Ministerstvo životního prostředí [cit. 20. 5. 2020]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/aktualizace_programu_zlepsovani_kvality_ovzdusi_2020

Poslední regionální jednání se týkalo aglomerace Brno. Zástupci města představili opatření týkající se výstavby záchytných parkovišť a úmysl realizace severojižního kolejového diametru⁵⁵⁰, a to z důvodu kapacity MHD, která je na hraně přepravních možností.⁵⁵¹

Lze shrnout, že většina opatření z AQP platných do roku 2020 zůstává stejných, ovšem s tím rozdílem, že by měla být věnována zvýšená pozornost dostavbě objízdných tras, zpřístupnění MHD širší veřejnosti a rozšíření zákazových zón pro nákladní vozidla, případně zavedení mýtného. Lze vytknout, že žádný AQP nekalkuluje se zavedením NEZ. Tento neduh ovšem nelze přisuzovat obcím, nýbrž nejasné právní úpravě.⁵⁵²

Lze předpokládat, že aktualizované AQP nebudou vydávány formou OOP, a to s ohledem na zákon č. 172/2018 Sb. Aktualizované AQP se budou vyhlášovat bez stanovené formy ve Věstníku Ministerstva životního prostředí.⁵⁵³ Tím, že OvzZ nestanoví konkrétní formu novým AQP, lze usuzovat, že se bude jednat o jiné správní úkony dle části čtvrté SŘ⁵⁵⁴.⁵⁵⁵ S tímto také souvisí otázka možného soudního přezkumu nově vydaných AQP. Přezkum lze rozčlenit na fázi před samotným vydáním AQP a po jeho vydání.

Soudní přezkum postupu státu ještě před vydáním AQP se vztahuje na situace, kdy nejsou AQP vydány, ačkoliv vydány být měly. Konkrétně se situace vztahuje na § 9 odst. 5 OvzZ, který definuje povinnost v podobě aktualizace AQP nejméně jednou za 4 roky. V praxi na tuto situaci již reagoval NSS v případě nezákonného zásahu ve formě nečinnosti Ministerstva životního prostředí při zpracování a vydání AQP pro aglomeraci Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek, který byl v minulosti částečně zrušen.⁵⁵⁶ Lze shrnout, že NSS nevyžaduje, aby v případech, kdy by opatření proti nečinnosti dle § 80 SŘ měl vydat

⁵⁵⁰ Někdy též nazývaný jako „brněnské metro“.

⁵⁵¹ Zápis ze společného jednání k návrhu opatření v rámci aktualizace programů zlepšování kvality ovzduší pro aglomeraci Brno CZ06A ze dne 6. června 2019. Zápis z regionálních jednání k aktualizaci PZKO 2020+. *mzp.cz* [online]. Ministerstvo životního prostředí [cit. 20. 5. 2020]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/aktualizace_programu_zlepsovani_kvality_ovzduasi_2020

⁵⁵² Viz dále v kapitole.

⁵⁵³ § 9 odst. 1 OvzZ.

⁵⁵⁴ Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.

⁵⁵⁵ § 158 SŘ.

⁵⁵⁶ Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 11. 2019, č. j. 9 As 101/2019-42.

funkčně stejný orgán (a nikoliv odlišný), byl tento prostředek vyčerpán.⁵⁵⁷ V těchto případech tak lze použít i jinak subsidiární žalobu dle § 85 SŘS⁵⁵⁸, tedy žalobu na ochranu před nezákonným zásahem, to v této věci vedlo ke zrušení rozhodnutí Městského soudu v Praze. Na tomto místě lze poukázat na finální znění rozhodnutí Městského soudu ze dne 14. 5. 2020, č. j. 15 A 19/2019-169, které navazovalo na rozhodnutí NSS o kasační stížnosti v této věci. Městský soud nařídil Ministerstvu životního prostředí, aby aktualizoval vydaný AQP pro aglomeraci Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek CZ08A a aby tento aktualizovaný AQP podrobil procesu posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), a to proto, že se jedná o koncepci, kterou je nutné posoudit dle § 10a a násl. zákona č. 100/2001 Sb.⁵⁵⁹ Soud dále nařídil schválit a vyhlásit aktualizovaný AQP ve Věstníku Ministerstva životního prostředí do 30 dnů od vydání negativního závěru zjišťovacího řízení, případně stanoviska posouzení vlivu koncepce na životní prostředí. To vše muselo Ministerstvo životního prostředí vykonat do 30 dnů od právní moci rozsudku.⁵⁶⁰ Zde lze zároveň odkázat i na shora citované rozsudky SDEU (*Janeček a ClientEarth*, kap. 5.1.1), které potvrdily možnost soudního přezkumu národním soudem. Otázkou je, zda je příkaz k dopracování AQP vhodně zvolen, jelikož AQP jako koncepce podléhají posouzení vlivů na životní a je nutná důslednost při jejich zpracování a posuzování, jelikož by se příkaz k jejich dopracování mohl odrazit na jejich kvalitě.

Do účinnosti zákona č. 172/2018 Sb., byl soudní přezkum AQP prováděn dle § 101a a násl. SŘS, tedy v řízení o zrušení opatření obecné povahy nebo jeho části, a to na základě formálního pojetí AQP jako OOP. Po účinnosti zákona č. 172/2018 Sb., nemusí být soudní přezkum tak jednoznačný, jelikož zákonem ustanovení chybí formální označení AQP jako OOP. Vystává tak otázka, zda by byl stále možný přezkum AQP jako OOP dle SŘS. Přezkum tak bude muset být podroben formálně materiálnímu pojetí opatření obecné

⁵⁵⁷ Ibid., body 32–33.

⁵⁵⁸ Zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní.

⁵⁵⁹ Bod 1 výroku. Rozsudek NSS, č. j. 15 A 19/2019-169.

⁵⁶⁰ Ibid., bod 2 výroku.

povahy.⁵⁶¹ K tomuto lze odkázat i na judikaturu Ústavního soudu, která aprobuje formálně materiální pojetí OOP a jeho soudního přezkumu, a to právě v případech, kdy chybí zákonné pojmenování či pokud došlo k zásadní změně právní úpravy a chybějí přechodná ustanovení k věci.⁵⁶² K analýze toho, zda je možné učinit soudní přezkum nově vydaných AQP jako OOP, je potřeba podotknout, že AQP jsou ze své podstaty pouze koncepčními dokumenty. Je proto vhodné upozornit na problematiku jejich závaznosti, a to s ohledem na teoretické pojetí OOP jako smíšených (konkrétně-abstraktních) správních aktů. Jak už bylo shora naznačeno, opatření, která jsou obsažena v AQP nejsou přímo závazná pro individuální osoby ani samosprávné celky, ale jsou v určitých případech závazná pro orgány ochrany ovzduší, a to zejména při vydávání stanovisek, závazných stanovisek a rozhodnutí. Lze předpokládat, že toto pojetí zůstane v platnosti i pro nové AQP.

Dále bude provedena krátká analýza AQP dle znaků z rozsudku NSS ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98, které mohou poskytnout vodítko k určení, zda správní akt je či není OOP.⁵⁶³ První znak – znak vnější závaznosti⁵⁶⁴, může být problematický, jelikož AQP z materiálního hlediska zavazuje pouze orgány ochrany ovzduší, nicméně se jedná o závazný správní akt, který je obecně závazný a naopak se nejedná o správní akt povahou metodického dokumentu, instrukce, interního normativního aktu atd. Druhým znakem OOP je znak obecných adresátů.⁵⁶⁵ Ze shora uvedené judikatury vyplývá, že za adresáty lze obecně označit orgány ochrany ovzduší, byť nestojí mimo organizační strukturu veřejné správy. V praxi se tak jedná o obecně určený okruh adresátů⁵⁶⁶ – orgány ochrany ovzduší na konkrétním území, pro které byl AQP vytvořen. Posouzení třetího znaku, znaku konkrétního předmětu regulace⁵⁶⁷, by mohl být posuzován dle judikatury⁵⁶⁸ NSS vážící se k předchozímu zákonu

⁵⁶¹ HEJČ David a Lenka BAHÝŤOVÁ. *Opatření obecné povahy v teorii a praxi*. Praha: C. H. Beck, 2017, s. 69.

⁵⁶² Usnesení Ústavního soudu ze dne 17. 4. 2013, sp. zn. III. ÚS 1085/11; Srov. HEJČ, BAHÝŤOVÁ, op. cit., s. 73.

⁵⁶³ Srov. HEJČ, BAHÝŤOVÁ, op. cit., s. 61.

⁵⁶⁴ *Ibid.*, s. 62.

⁵⁶⁵ *Ibid.*, s. 63.

⁵⁶⁶ POTĚŠIL, Lukáš. *Správní řád: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2015, s. 737.

⁵⁶⁷ *Ibid.*, s. 64.

⁵⁶⁸ Usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 1. 2011, č. j. 8 Ao 7/2010-65; Srov. HEJČ, BAHÝŤOVÁ, op. cit., s. 65.

o ochraně ovzduší, tj. zákona č. 86/2002 Sb. V rámci tohoto zákona NSS shledal, že AQP nejsou OOP, jelikož vydané AQP s ohledem na území, pro které byly vydané, nezakládaly dostatečnou míru určitosti. K tomuto je potřeba poznamenat, že AQP byly vydávány formou nařízení, což bylo také jedním z důvodů, proč nebyly tehdejší AQP označeny za OOP. Na nově vydané AQP je možné nahlížet dvěma způsoby. První způsob nahlíží na AQP jako na akty, které upřesňují zákonné povinnosti (tj. konkretizují pravidla⁵⁶⁹), v praxi tedy obsahují konkrétní opatření, jejichž cílem je snižovat úroveň znečištění. Druhý způsob nahlíží na AQP jako správní akty, které pouze opakuji obsah zákona, tedy nestanovují odlišná práva a povinnosti, jež vyplývají z právního řádu. AQP by měly obsahovat opatření ke snižování úrovně znečištění, což samo o sobě znamená, že upřesňují zákonné povinnosti a lze se tedy klonit k první variantě náhledu na AQP. Podmínka konkrétního předmětu regulace je tedy naplněna. Posledním znakem je znak absence přidělené jiné právní normy či vyloučení postupu dle části šesté SŘ.⁵⁷⁰ Tento znak je naplněn, jelikož OvzZ dnes formu AQP nedefinuje.

Při posuzování by soud také mohl vzít v potaz efektivitu přístupu k soudní ochraně, jelikož se v praxi bude jednat buď o žalobu na nezákonný zásah dle § 82 SŘS, nebo o žalobu na zrušení OOP či jeho části dle § 101a SŘS. K žalobě na nezákonný zásah lze podotknout, že její subsidiarita, v tomto případě, nemusí být zcela relevantní, jelikož NSS již konstatoval, že v případě AQP, které vypracovává ministerstvo, je požadavek na subsidiaritu žaloby v podobě vyčerpání opatření proti nečinnosti příliš formalistický a taktéž lze vyloučit přezkumné řízení dle § 156 odst. 2 SŘ, a to jednak z důvodu, že řízení není návrhové a také, že by v tomto řízení rozhodoval ministr⁵⁷¹.

Z pohledu omezení přístupu k soudnímu přezkumu se jeví více omezující řízení o ochraně před nezákonným zásahem, jelikož se uplatní subjektivní lhůta 2 měsíců a objektivní lhůta 2 let k podání žaloby. Oproti tomu proti AQP v podobě OOP lze brojit po dobu jednoho roku od účinnosti OOP. Na tomto místě lze pouze konstatovat, že bude věcí soudní praxe, jak se k AQP vydaným jako jiné správní úkony postaví.

⁵⁶⁹ POTĚŠIL, op. cit., s. 738.

⁵⁷⁰ HEJČ, BAHYLOVÁ, op. cit., s. 65.

⁵⁷¹ § 95 odst. 6 SŘ.

5.2 Akční plány

Podkapitola bude analyzovat krátkodobé akční plány a smogové situace, a to zejména z pohledu omezování dopravy a možné podpory vozidel na alternativní pohony, která by mohla být vyjmuta ze zákazů, které cílí na omezení vozidel se spalovacími motory.

5.2.1 Unijní právní rámec

Krátkodobé akční plány jsou definovány ve čl. 24 AQD. Lze je označit za zvláštní koncepční dokumenty, které se aplikují zejména v situacích, kdy v dané lokalitě hrozí, že koncentrace znečišťujících látek překročí stanovenou varovnou prahovou hodnotu (příloha XII AQD) nebo existuje riziko překročení mezních či cílových hodnot (látky uvedené v přílohách VII, XI a XIV AQD); tedy v situacích mimořádně znečištěného ovzduší s možnými negativními následky na lidské zdraví i při krátkodobé expozici. Jejich primárním účelem je dosažení okamžitého efektu snížení rizika překračování mezních limitních hodnot a omezení trvání situace, kdy dochází k překročení varovných prahových hodnot. Okamžitým uskutečňováním opatření obsažených v těchto plánech by tak mělo dojít k postupnému snižování látek v ovzduší a návratu k limitním hodnotám.⁵⁷² Mohou být přijímány samostatně nebo mohou být součástí AQP a jsou, podobně jako AQP, zpracovávány pro zónu nebo aglomeraci.

Článek 24 AQD dále uvádí možná konkrétní řešení (opatření), která mohou stanovit krátkodobé akční plány. Tato opatření by měla účinně regulovat ba dokonce i zastavit činnosti, které nejvíce přispívají k riziku překročení mezních hodnot nebo cílových hodnot nebo varovných prahových hodnot. Jedná se zejména o regulaci dopravy nebo stavebních prací, využívání průmyslových zařízení či vytápění domácností. Zároveň je i výslovně uvedena možnost ke stanovení zvláštních kroků zaměřených na ochranu citlivých skupin obyvatelstva.

Čl. 24 odst. 1 AQD rozlišuje tři odlišné situace ve vztahu k povinnosti vypracovat krátkodobé akční plány. S tímto také souvisí i možná povinnost pro členské státy vypracovat krátkodobé akční plány.

⁵⁷² Rozsudek *Dieter Janecek vs. Freistaat Bayern*, C-237/07.

První podmíněná povinnost vypracovat krátkodobé akční plány nastává, pokud existuje riziko, že v dané zóně či aglomeraci překročí úroveň znečištění varovné prahové hodnoty uvedené v příloze XII AQD. Jedná se o látky jako oxid siřičitý a oxid dusičitý. Varovná prahová hodnota pro SO₂ činí 500 µg/m³ a pro NO₂ činí 400 µg/m³. Je vhodné upozornit na to, že samotná textace směrnice podmiňuje vypracování krátkodobých akčních plánů pro případy, že „*existuje riziko*“. Pokud však má členský stát za to, že takové riziko neexistuje, potom nemusí vypracovávat krátkodobé akční plány pro tyto látky.

Další podmíněná povinnost vypracovat krátkodobé akční plány existuje pro ozon, a to v případě, pokud by hrozilo, že koncentrace této látky v ovzduší překročí varovnou prahovou hodnotu uvedenou v části B přílohy XII předmětné směrnice. Povinnost však nenastane, pokud členské státy naznaží, že s ohledem na jejich meteorologické, hospodářské a zeměpisné podmínky neexistuje možnost, že pomocí přijatých plánů významně zkrátí dobu trvání či sníží závažnost překročení. To potvrzuje i rozhodnutí Komise 2004/279/ES⁵⁷³, kde se v bodě 1 uvádí, že členské státy jako severské země a Irsko nemusí krátkodobé akční plány pro ozon vypracovávat, a to z důvodu historicky nulového výskytu překročení varovných prahových hodnot. Západní a středoevropské státy se mohou rozhodnout, zda by tyto plány byly v jejich případě účinné a pokud ne, potom nemusejí plány vypracovávat. Státům na jihu Evropy je doporučeno krátkodobé akční plány pro zvýšenou koncentraci ozónu v ovzduší vypracovat.⁵⁷⁴

Třetí varianta je vyjádřena v pouhé možnosti (nikoliv povinnosti) vypracovat krátkodobé akční plány v případě, že budou překročeny mezní nebo cílové hodnoty látek uvedených v přílohách VII, XI a XIV. Jedná se tak o ozon, oxid siřičitý, oxid dusičitý, benzen, oxid uhelnatý, olovo, PM₁₀ a PM_{2,5}.

Z výše uvedeného je zřejmé, že ani platná unijní právní úprava nespojuje krátkodobé akční plány s překročením jen jednoho typu limitních hodnot. Krátkodobé akční plány se proto zpracovávají tehdy, dochází-li k překračování varovných prahových, ale i mezních hodnot s tím, že k rozdílným limitům koncentrací znečišťujících látek se ve vztahu k plánům pojí odlišná

⁵⁷³ Rozhodnutí Komise ze dne 19. 5. 2004, 2004/279/ES.

⁵⁷⁴ Rozhodnutí Komise je zajímavé, a to i z hlediska návrhu možných řešení, které členské státy zkoušely v průběhu let. Z možných řešení se nejvíce osvědčilo omezovat dopravu, a to buď snížením rychlosti, nebo zákazem vjezdu do center měst.

regulace a povinnost členských států zpracovat krátkodobé akční plány vzniká pouze tehdy, je-li riziko, že v dané zóně nebo aglomeraci budou překročeny varovné prahové hodnoty.

Jako interpretační vodítko lze odkázat na preambuli AQD. Ta v bodu 19 stanoví: „Je třeba vypracovat akční plány určující opatření, která se mají přijmout v krátkodobém horizontu, pokud hrozí riziko překročení jedné nebo více varovných prahových hodnot, s cílem snížit toto riziko a zkrátit délku jeho trvání. Pokud se riziko týká jedné nebo více mezních hodnot nebo cílových hodnot, členské státy mohou případně tyto krátkodobé akční plány vypracovat.“

Lze shrnout, že AQD výslovně stanovuje pro členský stát možnost posouzení situace a s tím spojené vypracování krátkodobého akčního plánu. V případě, kdy národní právní úprava členského státu tento nástroj neobsahuje, a priori to neznamená, že stát porušuje unijní právo v nedůsledné implementaci AQD.

Judikatura SDEU navazující na ustanovení čl. 24 AQD je, co se týče počtu vyřešených věcí, chudá. Lze uvést např. rozhodnutí předběžné otázky ve věci C-404/13.⁵⁷⁵ Bohužel v této věci se SDEU nevyjádřil přímo k předmětnému ustanovení. V dané věci se jednalo o posouzení předběžné otázky vzhledem k prodloužení lhůt pro dosažení mezních hodnot dle čl. 22 odst. 1 AQD a vypracování plánů kvality ovzduší. Rozsudek ve věci C-237/07 je tak zatím jediný, který se specificky zabývá krátkodobými akčními plány. Nutno však vzít v úvahu, že v současné době směrnice, k níž SDEU poskytl svůj výklad, již byla překonána novou právní úpravou v podobě AQD.⁵⁷⁶

5.2.2 Národní právní úprava

OvzZ krátkodobé akční plány již, oproti jemu předcházejícímu zákonu č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, neupravuje. Vzhledem k tomu, že institut krátkodobých akčních plánů pochází z unijního práva, je na místě se proto ptát, zda jeho faktická absence ve vnitrostátním právu není v rozporu s unijním právem. Byť, jak už bylo shora řečeno, implementace je obligatorní pouze v případě, že byly naplněny specifické podmínky.

⁵⁷⁵ Rozsudek *The Queen na žádost: ClientEarth vs. The Secretary of State for the Environment, Food and Rural Affairs*, C-404/13.

⁵⁷⁶ Rozsudek C-237/07 se zabýval směrnicí Rady 96/62/ES ze dne 27. září 1996 o posuzování a řízení kvality vnějšího ovzduší.

Stávající zákon o ochraně ovzduší neobsahuje žádné ustanovení, které by zpracovávalo čl. 24 AQD nebo čl. 7 odst. 3 směrnice 96/62/ES. Je otázkou, zda Česká republika vůbec má povinnost implementovat nástroj v podobě krátkodobého akčního plánu. Jak bylo shora uvedeno, AQD stanoví tři východiska pro povinnost vytváření krátkodobých akčních plánů.

Jednoznačná povinnost vypracovat krátkodobé akční plány nastává pouze tehdy, pokud existuje riziko, že v dané zóně či aglomeraci překročí úroveň znečištění varovné prahové hodnoty. Důvodem pro nezařazení krátkodobých akčních plánů do české právní úpravy tak může být faktická nepotřebnost tohoto institutu v českém právu nebo alespoň nepotřebnost, která by mohla vycházet z úvahy zákonodárce v tom smyslu, že v České republice nedochází k překračování hodnot stanovených látek dle příloh AQD. Pokud by tato úvaha byla přeložena do řeči AQD, potom by to dle čl. 24 odst. 1 znamenalo, že Česká republika neshledává existenci rizika, že látky SO₂ a NO₂ mohou překročit varovnou prahovou hodnotu, a proto nemusí být přijato opatření na základě krátkodobého akčního plánu. Vzhledem k tomu, že polévatý prach v podobě částic PM₁₀ a benzo(a)pyren, jejichž zvýšené koncentrace trápí obyvatele aglomerace Ostrava-Karviná, nejsou na seznamu předmětných látek, Česká republika nemá povinnost přijímat v daném případě akční plán.

Co se týče ozonu, zákonodárce pravděpodobně vycházel z úvahy, že přijatá opatření na základě akčního plánu by významně nesnížila riziko či dobu trvání nebo závažnost překročení varovné prahové hodnoty, a proto nevyvstává potřeba krátkodobých akčních plánů.

Vedle podmíněné povinnosti existuje i pouhá možnost vytvořit krátkodobé akční plány, a to pro případ, že by byly překročeny mezní nebo cílové hodnoty (imisiční limity) určitých látek v ovzduší dle příloh VII, XI, XIV⁵⁷⁷ AQD. Tím, že v OvzZ nejsou ustanovení týkající se opatření vycházející z krátkodobých akčních plánů u překročení imisičních limitů pro tyto látky, zákonodárce se v podstatě vzdává možnosti dobrovolného vypracování krátkodobých akčních plánů.

Tuto (ne)činnost zákonodárce je potřeba porovnat s reálným stavem ovzduší, tedy zejména srovnat jej se statistickými údaji dostupnými na webu Českého

⁵⁷⁷ Pozn. aut. Jedná se o látky jako SO₂, NO₂, benzen, CO, Pb a PM₁₀, PM_{2,5} a ozon.

hydrometeorologického ústavu.⁵⁷⁸ Dle dostupných údajů byla v období od roku 2010 do roku 2018 překročena varovná prahová hodnota pouze jednou, a to v roce 2015 pro látku SO₂. Ve stejném ročním rozpětí nebyla ani jednou překročena varovná prahová hodnota pro NO₂ a ozon. Na druhou stranu informativní prahové hodnoty a cílové hodnoty byly překročeny několikrát pro všechny látky.

Lze mít za to, že zákonodárce neporušil unijní právo, když do OvzZ neuložil ustanovení týkající se krátkodobých akčních plánů, a to především z toho důvodu, že z historického hlediska nemohl očekávat překročení varovných prahových hodnot, a tím pádem v době přijímání nového zákona neexistovalo riziko, že by mohla úroveň znečištění překročit varovnou prahovou hodnotu. I když byla v roce 2015 výše zmíněná varovná prahová hodnota jedenkrát překročena, ani toto překročení nekonstituuje porušení unijního práva, jelikož toto překročení nemohl zákonodárce předpokládat.

Tvrzení o neporušení závazků ohledně krátkodobých akčních plánů vycházejících z unijního práva lze opřít i o fakt, že kvalita ovzduší v aglomeracích spíše stagnuje, než že by se zhoršovala, což dle bodu 9 preambule AQD spíše podporuje vytváření střednědobých a dlouhodobých programů a plánů na zlepšování kvality ovzduší než těch krátkodobých. Bod 28 preambule doporučuje implementovat AQD tak, aby nová právní úprava přinesla věcné změny oproti té minulé. Tedy, pokud se krátkodobé akční plány neosvědčily nebo nebyly vydány, lze předpokládat, že zákonodárce bude hledat lepší řešení.

I když v právním řádu není zakotven nástroj v podobě krátkodobých akčních plánů, přesto některé obce vydaly koncepční dokumenty, které takto či obdobně nazvaly. Proto bude text dále analyzovat předmětné akční plány, a to zejména pohledem, zda je lze označit za krátkodobé akční plány dle AQD, což by vlastně znamenalo, že obce nahrazují úlohu České republiky v plnění unijních závazků. Z tohoto důvodu budou předmětem analýzy akční plány zlepšování kvality ovzduší, a to ve třech největších městech v ČR. Konkrétně budou zejména zkoumána opatření pojící se s dopravou.

⁵⁷⁸ Úsek ochrany čistoty ovzduší; Znečištění ovzduší na území České republiky; mapy, tabulky, grafy. *portal.chmi.cz* [online]. Český hydrometeorologický ústav [cit. 2. 6. 2020]. Dostupné z: http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/grafroc_CZ.html

Hl. m. Praha nemá k červnu 2020 vydán akční plán ke zlepšování ovzduší. To, jak bylo shora uvedeno, není v rozporu s unijní ani českou právní úpravou. Město Brno akční plán na zlepšování kvality ovzduší vydalo v roce 2017. Cílem tohoto akčního plánu je snížení koncentrace znečišťujících látek v ovzduší v místech, kde není optimální, a udržení kvality ovzduší v oblastech, kde je na dobré úrovni.⁵⁷⁹ Taktéž je nutné poznamenat, že opatření v dopravě jsou součástí plánu mobility, nicméně ten nebude analyzován, a to z důvodu omezení textu na přezkum akčních plánů.⁵⁸⁰

Akční plán města Brna uvádí celou řadu opatření v dopravě, přičemž pouze několik z nich by mohlo mít potenciál na podporu alternativních pohonů. Jedná se zejména o studii proveditelnosti nízkoemisní zóny, jež budou analyzovány v další podkapitole.⁵⁸¹ Druhé opatření souvisí se smogovými situacemi. Opatření bude mít jednak za cíl informovat veřejnost a také v podobě motivačních aktivit směřovat k omezení zbytné dopravy. Druhý cíl se má realizovat pomocí zvýšení cen za parkování v nejvíce zasažených částech města a naopak snížením cen na odstavných parkovištích. Systém informování veřejnosti je splněn, nicméně pružná cenová hladina parkovného chybí.⁵⁸² Je potřeba poznamenat, že pružná cena za parkování je velice dobrý nápad a byl by realizovatelný nejenom v případě smogových situací, ale i za běžných podmínek. Systém by se mohl využít nejenom u parkovišť a parkovacích domů, ale také v systému rezidentního parkování, kdy by systém automaticky vyhodnocoval intenzitu dopravy, poptávky po parkovacích místech, zbylá parkovací místa na parkovištích a v parkovacích domech a podle toho nastavoval úroveň hladiny, která by ovšem byla vždy vyšší než na odstavných parkovištích. Zároveň by mohl systém poskytovat zvýhodnění pro nízkoemisní a bezemisní vozidla. Další opatření týkající se podpory rozvoje vozidel na alternativní paliva je koupě těchto vozidel a jejich provoz městem Brno a podřízenými organizacemi.⁵⁸³ Tato forma obměny vozového parku

⁵⁷⁹ Akční plán zlepšování kvality ovzduší 2017. *brno.cz* [online]. Statutární město Brno, s. 11 [cit. 3.6.2020]. Dostupné z: <https://www.brno.cz/sprava-mesta/magistrat-mesta-brna/usek-1-namestka-primatorky/odbor-zivotniho-prostredi/oddeleni-ochrany-a-tvorby-zivotniho-prostredi/akcni-plan-zlepsovani-kvality-ovzdusi/>

⁵⁸⁰ *Ibid.*, s. 12.

⁵⁸¹ *Ibid.*, s. 17.

⁵⁸² *Ibid.*, s. 19.

⁵⁸³ *Ibid.*, s. 21–24.

za ekologičtější vozidla je přínosná nejvíce u dopravního podniku, který provozuje značný počet vozidel se spalovacími motory. Obměna vozového parku pro jiné organizace už takový benefit pro ovzduší mít nebude, nicméně jakoukoliv snahu v tomto směru lze ocenit.

Město Ostrava má od září 2019 zpracován akční plán k implementaci AQP.⁵⁸⁴ Ne všechna navrhovaná a realizovaná opatření mají vliv na rozvoj alternativních vozidel a paliv, proto budou analyzována pouze ta, která mohou k rozvoji dopomoci. Opatření ve formě parkovací politiky (omezení a zpoplatnění parkování v centrech měst)⁵⁸⁵ je druhem opatření, která velká města ve značném množství zavádějí. Pakliže je správně nastavena, potom z ní mohou benefitovat nejen obyvatelé (nižší hustota provozu, lepší kvalita ovzduší), ale také i vlastníci vozidel na alternativní pohony, jelikož zvýhodněné parkování pro tato vozidla je jeden z motivačních faktorů k jejich pořízení. Město Ostrava toto zvýhodnění pro vozidla s registrační značkou začínající písmeny „EL“ (viz kapitola 4.1) zavedlo pomocí Nařízení města č. 6/2019.⁵⁸⁶ Další opatření, které by dopomohlo rozvoji předmětných pohonů jsou NEZ, zde je ovšem podobná situace jako v Brně (popřáno dále v kapitole). Jedním z opatření, které může omezit klasickou automobilovou dopravu, je regulační řád, jenž je vydán v případě smogové situace (§ 10 odst. 4 OvzZ). Zpracovaná studie proveditelnosti ke smogové situaci doporučila zakázat vjezd do centra města vozidlům nad 6 t, nicméně regulační plán vypracován nebude, ale město uvažuje o trvalém vyhlášení tohoto zákazu.⁵⁸⁷ Opatření, které vede nejen ke snížení imisní zátěže, ale také k rozvoji alternativních paliv, je koupě bezemisních a nízkoemisních vozidel městem a městskými organizacemi.⁵⁸⁸ Opatření je v tomto bodě rovněž shodné s opatřením města Brna.

⁵⁸⁴ Akční plán STATUTÁRNÍHO MĚSTA OSTRAVY k implementaci Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Ostrava/Karviná/Frydek-Místek-CZ08A. *zdravaova.cz* [online]. Magistrát města Ostravy [cit. 3. 6. 2020]. Dostupné z: https://zdravaova.cz/wp-content/uploads/2019/09/FINAL_Akni-plan-k-PZKO_20190904-2-final.pdf

⁵⁸⁵ *Ibid.*, s. 7–10.

⁵⁸⁶ Nařízení města Ostrava č. 6/2019, kterým se mění a doplňuje Nařízení města č. 9/2018, kterým se pro účely organizování dopravy vymezují na území města oblasti s placeným stáním. *ostrava.cz* [online]. Magistrát města Ostravy [cit. 3. 6. 2020]. Dostupné z: <https://www.ostrava.cz/cs/urad/pravni-predpisy/prilohy-vyhlasek/nm-c-6-2019-placena-stani>

⁵⁸⁷ Studie efektivity zavedení opatření v době smogové situace v oblasti dopravy na území statutárního města Ostravy. *zdravaova.cz* [online]. Magistrát města Ostravy [cit. 3. 6. 2020]. Dostupné z: <https://zdravaova.cz/mesto-ma-zpracovanou-studii-regulacnich-radu/>

⁵⁸⁸ *Ibid.*, s. 28, 46.

Lze shrnout, že akční plány, které tato města přijala, sice nesou název akční plány a mohou veřejnost navádět k tomu, aby byla připodobňována ke krátkodobým akčním plánům dle čl. 24 AQD, nicméně opatření, jež nabízí, nemají charakter opatření, která jsou obsahem krátkodobých akčních plánů (tedy takových opatření, která mají v co nejkratší době snížit úroveň znečištění) a nelze tyto koncepční nástroje připodobňovat ke koncepčním nástrojům v AQD. Nejčastější opatření, uváděná v akčních plánech měst, je zavedení systému parkování, systém záchytných parkovišť P+R, nízkoemisní zóny a regulační řády pro omezení dopravy. Až na zavedení systému parkování, který sice avizuje, že dopomůže ke zlepšení kvality ovzduší a do jisté míry může ztraktivnit i vozidla na alternativní pohon, je v primární řadě dalším příjmem obce. Ostatní opatření nelze označit za opatření, která by v co nejkratší době snížila varovné prahové hodnoty, a to z toho důvodu, že buď nejsou dle studií proveditelnosti proporcionální s ohledem na vynaložené prostředky a reálné snížení úrovně znečištění je malé (NEZ, regulační řády) nebo jejich vybudování je příliš zdlouhavé (parkovací domy, parkoviště P+R). Taktéž nákup alternativních vozidel do vlastnictví obcí nelze označit za opatření mající charakter opatření krátkodobého akčního plánu. Ovšem optikou podpory alternativních vozidel by opatření mohla být přínosná, ale pouze za podmínky, že by se předmětná vozidla systematicky zvýhodňovala v konkrétních opatřeních.

Akční plány v národní judikatuře

Judikatura v oblasti krátkodobých akčních plánů existuje, nicméně týká se předchozí právní úpravy, a to jak národní, tak unijní. Z tohoto důvodu nelze závěry soudů zobecnit pro stávající právní úpravu. Navíc akční plány, vydávané obcemi, nelze označit za krátkodobé akční plány dle AQD.⁵⁸⁹

5.3 Smogové situace a regulační řády

Smogové situace

I přes absenci krátkodobých akčních plánů současný OvzZ počítá s krátkodobým nástrojem na ochranu ovzduší pro situace možného překračování

⁵⁸⁹ Pro analýzu této judikatury lze odkázat na článek: JANČÁŘOVÁ, VODIČKA, 2018, op. cit., s. 337–355.

varovných prahových hodnot, a to i pro částice PM_{10} . Tímto nástrojem je možnost vyhlášení smogové situace dle § 10 a násl. OvzZ. Text tohoto ustanovení vychází z předchozí zákonné úpravy, ale s dílčími změnami. Je však příhodné porovnat smogové situace s krátkodobými akčními plány, které jsou obsaženy v AQD. Obecně řečeno příslušná směrnice stanovuje okruh látek, pro které se mají či mohou vytvořit krátkodobé akční plány. Podle OvzZ mohou být smogové situace vyhlášeny pro látky, které jsou obsaženy v příloze č. 6 tohoto zákona, a to za situace, kdy jejich koncentrace překročí jakoukoliv prahovou hodnotu uvedenou v příloze č. 6. Jedná se oxid siřičitý, oxid dusičitý, částice PM_{10} a troposférický ozon. Oproti směrnici tak národní právní úprava rozšiřujícím způsobem řadí částice PM_{10} mezi látky, jejichž zvýšená koncentrace má iniciovat omezující opatření. Implementace ustanovení směrnice včetně koncepčních nástrojů se realizuje též prostřednictvím § 10 odst. 3 a 4 OvzZ, kde je zakotvena možnost omezení provozu stacionárních zdrojů, které v dané lokalitě významně přispívají k úrovni znečištění, a rovněž i možnost obce vydat (formou nařízení) pro případy vzniku smogové situace regulační řád.

Regulační řády

Regulační řád je krátkodobý nástroj, který blízce souvisí se smogovými situacemi a jenž obsahuje opatření směřující k okamžitému omezení provozu silničních motorových vozidel dle § 10 odst. 4 OvzZ. Z charakteru tohoto nástroje vyplývá, že opatření by měla být takového charakteru, že pomohou výrazným způsobem ke snížení úrovně znečištění. Je-li však zřejmé, že omezení provozu vozidel v obci nemůže přispět ke snížení úrovně znečištění, obec regulační řád nevydává. Na tomto místě je potřeba vymezit se jak proti komentářové literatuře⁵⁹⁰, tak proti odborné literatuře, která analogicky aplikuje některá ustanovení NEZ na regulační řády. Zejména se jedná o doporučení existence objízdných tras pro vozidla v případě vyhlášení regulačního řádu během smogové situace. I když se předmětné doporučení zdá zcela logické, odporuje účelu regulačního řádu a opatřením, která obsahuje. Účel

⁵⁹⁰ Srov. K § 10 odst. 4. BEJČKOVÁ, Pavla. Zákon o ochraně ovzduší: komentář. In: *ASPI* [Právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR; CHÁBOVÁ, Nikola a Kateřina KOMAROVÁ. *Zákazy vjezdů automobilů jako nástroj ochrany ovzduší*. In: JANCÁŘOVÁ, HANÁK a kol., 2019, op. cit., s. 65.

těchto opatření byl shora naznačen a je vhodné dodat, že si lze představit, že opatření nebudou proporcionální tak, jako opatření AQP. Důvodem je to, že při smogových situacích, kdy kvalita ovzduší ohrožuje zdraví obyvatel, je nutné co nejdříve od vzniku smogové situace snížit úroveň znečištění. Z toho plyne i možnost přijmout neproporcionální opatření, která mohou mít z krátkodobého hlediska negativní vliv na lokální ekonomiku stíženě obce či způsobit krátkodobé nepohodlí řidičům, kteří se rozhodli využít individuální dopravy. Navíc existence objízdné trasy dle NEZ je vyžadována z důvodu dlouhodobého trvání tohoto opatření, a tedy i časový horizont pro trvání opatření je odlišný, což také nelze z posouzení vynechat.

Opatření, která může regulační plán obsahovat, jsou různá. Může se jednat o obecný zákaz vjezdu do centra obce či nejvíce stížených částí obce, systém povolení vjezdu na základě registrační značky (tzv. systém sudá/lichá)⁵⁹¹, zákaz vjezdu nákladních vozidel, MHD zdarma atd. Jelikož se zákonné ustanovení vztahuje pouze na silniční motorová vozidla bez bližšího vymezení, je zcela v kompetenci obce, aby obsah nařízení konkretizovala sama.⁵⁹² To znamená, že by mohla i během vyhlášené smogové situace a aktivovaného regulačního řádu povolit vjezd vozidlům, která mají registrační značku začínající „EL“. Teoreticky se tak jedná o další možnost podpory těchto vozidel.

Bohužel, v praxi je ustanovení § 10 odst. 4 OvzZ nevyužito. Na základě vyžádané informace sdělilo Ministerstvo životního prostředí, že ke květnu roku 2020 neeviduje žádný regulační řád.⁵⁹³ Některé obce mají vyhotovené studie proveditelnosti regulačních řádů (zejména Praha⁵⁹⁴ a Ostrava). Nicméně žádná z nich regulační řád nevydala. To lze přisuzovat několika faktorům.

⁵⁹¹ I když tento systém je v některých evropských státech zaveden (Francie, Itálie) a hl. m. Praha tento systém také zvažovala, zkušenosti z praxe ukazují, že obyvatelé systém obcházejí tím, že si kupují velice levná ojetá vozidla s jinou registrační značkou. Stav ovzduší se potom fakticky ještě více zhoršuje, a to kvůli ojetým vozidlům. Srov. DOHNAL, Radomír. Sudá, lichá: systém zakázů vyjíždění vozů podle SPZ ovzduší nezlepšuje. *idnes.cz* [online]. MAFRA, a. s., 19. 1. 2020 [cit. 4. 6. 2020]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/xman/styl/spz-suda-licha-cislice-ovzdusi-smog-zakaz-vyijzdeni-nove-dilli-mexico-city.A200109_120831_xman-styl_fro

⁵⁹² CHÁBOVÁ, KOMÁROVÁ, op. cit., s. 65.

⁵⁹³ O informaci bylo zažádáno dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím dne 3. června 2020, odpovězeno bylo dne 5. června 2020.

⁵⁹⁴ Praha nevydává Regulační řád pro smogové situace. *praha.eu* [online]. Magistrát hlavního města Prahy, 1. 11. 2018. [cit. 4. 6. 2020]. Dostupné z: https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/praha_nevyda_regulacni_rad_pro_smogove.html

Prvním z nich je žádný nebo nízký efekt na kvalitu ovzduší během smogové situace, dalším faktorem je kapacitně nedostačující MHD a posledním faktorem je nízký počet smogových situací, což vede obce k tomu, že raději zavedou jiná opatření, která jim ve střednědobém až dlouhodobém horizontu přinesou více užítku. Regulační řády tak najdou nejvyšší využití v regionech a obcích, které trpí špatnou kvalitou ovzduší a ve kterých jsou smogové situace vyhlašovány často.

5.4 Nízkoemisní zóny

Nízkoemisní zóny jsou nástroje právní regulace, jejichž cílem je snížení úrovně znečištění ovzduší způsobené dopravou. Tyto nástroje mají dlouhodobý charakter, což je odlišuje od opatření v akčních plánech či krátkodobých akčních plánech a přibližuje je k opatřením AQP, nicméně nelze je stavět na roveň.

Právní úprava NEZ je zakotvena v § 14 OvzZ. NEZ jsou vyhlašovány ve formě OOP v přenesené působnosti a zároveň zákon definuje formální a materiální požadavky na tento správní akt. Z materiálního hlediska jsou stanoveny následující podmínky. První podmínkou je stanovení povolení vjezdu vozidlům dle jejich emisní kategorie a jejich označení (tzv. emisní plaketou dle nařízení vlády č. 280/2020 Sb., o stanovení pravidel pro zařazení silničních motorových vozidel do emisních kategorií a o emisních plaketách). Vedle toho mají ze zákona povolen vjezd vozidla označená emisní plaketou vydanou v jiném státě a vozidla uvedená v příloze č. 8 (vozidla integrovaného záchranného systému, vozidla Armády ČR a NATO, vozidla držitele poštovní licence, vozidla pro přepravu komunálního odpadu, vozidla MHD atd.).⁵⁹⁵ Fakultativní výjimku mohou dostat obyvatelé mající trvalé či přechodné bydliště v dané zóně.⁵⁹⁶ Obec může v OOP určit označení pro vozidla, jejichž provozovatelům byla udělena individuální výjimka, a to dočasného či trvalého charakteru. Samotná výjimka by měla být udělena na základě vážného zájmu (nemoc či postižení žadatele, podnikání žadatele, přeprava na kulturní/společenskou/vzdělávací/sportovní akci) a má formu individuálního správního aktu.⁵⁹⁷

⁵⁹⁵ § 14 odst. 1 OvzZ.

⁵⁹⁶ § 14 odst. 2 OvzZ.

⁵⁹⁷ § 14 odst. 5 OvzZ.

Druhá podmínka se pojí s místem vyhlášení. Pakliže se NEZ vyhlásí na území, na kterém se nachází průjezdní úsek dálnice či průjezdní úsek silnice, musí existovat objízdná trasa po jiné dálnici nebo silnici stejné či vyšší třídy. Pozemní komunikace se musí nacházet buď na území obce nebo na území sousední obce. Tato podmínka v praxi působí nejvíc problémů, jelikož obce nechtějí vyhlášovat NEZ, a to právě s poukazem na to, že nemají objízdnou trasu. Na tomto místě je potřeba poukázat na možný nepřesný výklad zákonného ustanovení. Ustanovení pracuje s pojmem „*průjezdní úsek dálnice či silnice*“; ten je definován v § 8 odst. 1 ZPK⁵⁹⁸ takto: „*Dálnice a silnice mohou vést územím zastavěným nebo zastavitelným... pokud se tím převádí převážně průjezdná doprava tímto územím.*“ Zde je nezbytné upřesnit, co se rozumí pod pojmem průjezdová doprava, jelikož vysvětlení tohoto pojmu má souvislost s vyhlášením NEZ v určité oblasti.

Důvodová zpráva k ZPK tento pojem nedefinuje.⁵⁹⁹ Gramatickým výkladem lze dojít k závěru, že pojem „*průjezdová*“ značí pouhý průjezd, tedy jedná se o dopravu, která pouze využije pozemní komunikace ke svému průjezdu z bodu A do bodu B, přičemž je pozemní komunikace vedena skrz území obce. Komentářová literatura tento pojem spojuje s tranzitní dopravou.⁶⁰⁰ Dle § 24a předmětného zákona se za tranzitní dopravu nepovažují složky integrovaného záchranného systému, Armáda ČR a ozbrojené složky jiného státu a nákladní vozidla plnící specifické úkoly v daném místě (nakládka, vykládka, údržba, zásobování atd.). Ostatní nákladní vozidla přepravující přeshraniční náklady či náklady na velké vzdálenosti a největší povolená hmotnost je 12 t a více jsou tranzitní dopravou. Což opět vede k závěru, že se jedná zejména o nákladní vozidla, která využívají pozemní komunikaci na území obce pouze k průjezdu.

Je-li shora popsáno uvedeno do kontextu OvzZ a NEZ, lze dojít k závěru, že průjezdní úsek dálnice nebo silnice jsou komunikace významem dálnic či silnic I. třídy, které zpravidla nevedou centry obcí, což je lokace, pro kterou je NEZ určena. Tímto myšlenkovým směrem je formulována i důvodová zpráva k OvzZ. Ta výslovně deklaruje, že v praxi nebude možné vyhlášovat

⁵⁹⁸ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

⁵⁹⁹ K § 8. Důvodová zpráva k zákonu č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *ASPI* [Právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR.

⁶⁰⁰ § 8. ČERNÍNOVÁ, Michaela. Zákon o pozemních komunikacích: komentář. In: *ASPI* [Právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR.

NEZ, pakliže v rámci území, na nichž bude vyhlášena, povede dálnice či rychlostní komunikace.⁶⁰¹ Taktéž nebude možné vyhlásit NEZ v případě, že by jí procházel průjezdní úsek dálnice či silnice.⁶⁰² Metodický pokyn Ministerstva životního prostředí k tomuto uvádí, že dostačuje vést objízdnou trasu po městském okruhu nebo obchvatu.⁶⁰³ V případě, že má obec velký a malý okruh, doporučuje se rozšířit NEZ i na malý okruh, a to z důvodu dopravní kongesce, která by se mohla na malém okruhu tvořit.⁶⁰⁴

Lze tedy shrnout, že v případě, kdy by se NEZ vyhlásila pro centrum obce nebo určitou část, nemuselo by to nutně znamenat, že je nutná jiná objízdná komunikace, jelikož, jak bylo shora analyzováno, ta je vyžadována, pouze pokud by se NEZ vyhlásila pro průjezdní úsek dálnice či silnice (pozemní komunikace sloužící zejména jako dopravní tepna pro průjezd nákladní tranzitní dopravy). V praxi si ovšem obce nejčastěji nechávají vyhotovit studii proveditelnosti k tomuto opatření a na základě této studie se rozhodují, zda zónu vyhlásí či nikoliv.

Z formálního hlediska se proces vyhlášení a přípravy NEZ řídí částí šestou SŘ, která upravuje proces přijímání a vyhlásování OOP. Ovšem OvzZ definuje některé zvláštnosti oproti SŘ.⁶⁰⁵ Prvním rozdílem oproti SŘ je nemožnost podat námitky proti OOP. Druhým rozdílem je počátek účinnosti, která musí být stanovena nejdříve 12 měsíců po oznámení OOP veřejnou vyhláškou. S tím také souvisí možný soudní přezkum, který by se realizoval dle § 101a násl., tedy řízení o zrušení OOP.

NEZ mají využití i během smogových situací. Během nich může OOP definovat přísnější podmínky pro vjezd vozidel.⁶⁰⁶ V toto ohledu připomínají regulační řády dle § 10 odst. 4 OvzZ, které byly popsány výše.

⁶⁰¹ K § 14 – Nízkoemisní zóny. Důvodová zpráva k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. In: *ASPI* [Právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR.

⁶⁰² *Ibid.*

⁶⁰³ Metodický pokyn odboru ochrany ovzduší k vyhlásování nízkoemisních zón a o stanovení podmínek vydávání emisních plaket podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění. *Věstník Ministerstva životního prostředí. mzp.cz* [online]. Roč. XXVIII, srpen 2018, ČÁSTKA 5, s. 3 [cit. 8. 6. 2020]. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/vestnik_mzp_2018/\\$FILE/SOTPR_Vestnik_srpen_181210.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/vestnik_mzp_2018/$FILE/SOTPR_Vestnik_srpen_181210.pdf)

⁶⁰⁴ *Ibid.*

⁶⁰⁵ § 14 odst. 3 OvzZ.

⁶⁰⁶ § 14 odst. 4 OvzZ.

Nástroj NEZ není bez problémů. Za největší problém lze označit jejich nevyužitelnost, která trvá již od účinnosti OvzZ, tedy od roku 2012. Obce absenci NEZ zdůvodňují většinou chybějícím obchvatem či přílišným ekonomickým zatížením. Ovšem jak bylo shora analyzováno, chybějící objízdné trasy nemusí být vždy relevantním důvodem pro nevyhlášení NEZ. Jako další důvody lze jmenovat vylidnění center obcí a nesouhlas podnikajících osob, které se obávají o ztrátu příjmů související s úbytkem dopravy. Nařízení č. 280/2020 Sb., nahradilo nařízení č. 56/2013 Sb. (o stejném názvu jako nařízení č. 280/2020 Sb.). Obecně lze nové nařízení kvitovat, jelikož zavedlo další emisní třídy, které odpovídají novým emisním standardům vozidel.⁶⁰⁷ Právní úprava nově reaguje i na rozvoj alternativních vozidel, kdy tato vozidla mají vlastní emisní plaketu. Nasnadě je ovšem i upozornit na promarněnou šanci osvobodit tato vozidla z povinnosti platit za emisní plaketu, byť 90 Kč není nikterak závratná částka.⁶⁰⁸ V tomto ohledu by bylo vhodnější do ustanovení upravující NEZ začlenit odstavec, který by blokově povoloval vjezd vozidlům s registrační značkou začínající na „EL“. To by zároveň znamenalo, že by pro tato vozidla nebyla vyžadována emisní plaketa, což by mohlo být dalším důvodem pro pořízení předmětných vozidel (pakliže by byly NEZ vyhlášeny).

Do budoucna lze očekávat, že NEZ nebudou obcemi využívány. To lze vyvodit z dosavadního postoje obcí k problematice a ze studiích proveditelnosti, které se k NEZ staví skepticky. Obce naopak zvažují zpoplatnění vjezdu do svých částí (často se hovoří o tzv. mýtném systému za vjezd do center měst⁶⁰⁹), který je v této souvislosti legislativně upraven jako poplatek za povolení vjezdu dle § 10 zákona č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích nebo by se měl do budoucna novelizovat ZPK, který v § 23 umožňuje obci vymezit oblasti placeného stání a doplnit toto ustanovení o zpoplatnění vjezdu do oblastí) či plošného zákazu nákladních vozidel v režimu ZPK⁶¹⁰. Pakliže by podmínky těchto nástrojů byly vhodně definovány, mohly by podpořit nejen rozvoj nízkoemisní a bezemisní dopravy, ale také v konečném důsledku efektivně regulovat dopravu.

⁶⁰⁷ § 8 odst. 3 nařízení č. 280/2020 Sb.

⁶⁰⁸ Ibid., § 5.

⁶⁰⁹ Pozn. aut. Je nutné odlišovat od elektronického mýtného systému dle § 22 ZPK.

⁶¹⁰ § 24a ZPK.

5.4.1 Komparace české právní úpravy NEZ s německou právní úpravou NEZ

Český nástroj v podobě nízkemisních zón není v Evropě ojedinělý. Byť má mnohdy nástroj odlišný název, lze se s ním setkat v zemích jako je Belgie, Francie, Německo či Spojené království.⁶¹¹ Česká právní úprava čerpá z německé právní úpravy, kde tento nástroj nese název Umweltzone [environmentální zóna].

Jelikož se česká právní úprava inspirovuje v německé, bude dále komparovaná německá úprava tohoto nástroje s českou úpravou. Německo je poměrně úspěšné ve vyhlašování těchto zón. Momentálně má vyhlášeno 58 zón.⁶¹² Zóny jsou vyhlašovány zejména v centrech měst a plošně zakazují vjezd vozidel plnicích nejvýše emisní normu Euro 4⁶¹³ Soudní praxe v této věci jde dál, a dokonce nařídila zakázat vjezd i vozidlům plnicím nejvýše emisní normu Euro 5.⁶¹⁴

Možnost omezení dopravy je definována v § 40 BImSchG.⁶¹⁵ Ustanovení nabízí dvě možnosti omezení dopravy s ohledem na úroveň znečištění ovzduší. První možnost omezení či zakázání dopravy vychází z § 40 odst. 1 BImSchG. Tuto dopravní restrikcí je možné stanovit pouze na základě opatření uvedených v AQP či v krátkodobých akčních plánech. Pravomoc stanovit toto omezení má příslušný dopravní orgán. Lze vyzdvihnout, že výjimky ze zákazu může správní orgán udělit pouze po dohodě s orgánem ochrany ovzduší, a navíc musí být uděleny pouze ve veřejném zájmu. Lze si představit, že výjimky budou podobné českým zákonným výjimkám, ovšem ne v takové šíři, jelikož německý zákon výslovně stanovuje veřejný zájem jako korektiv při povolování výjimek.

⁶¹¹ CHÁBOVÁ, KOMÁROVÁ, op. cit., s. 61.

⁶¹² Umweltzonen in Deutschland. *umweltbundesamt.de* [online]. Umweltbundesamt, 3. 3. 2020 [cit. 10. 6. 2020]. Dostupné z: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/feinstaub/umweltzonen-in-deutschland#1-wie-ist-der-aktuelle-stand-der-umweltzonen>

⁶¹³ WEGENER, op. cit., s. 116.

⁶¹⁴ Ibid.

⁶¹⁵ Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl. I S. 432) geändert worden ist. *gesetze-im-internet.de* [online]. Bundesamt für Justiz [cit. 10. 6. 2020]. Dostupné z: <https://www.gesetze-im-internet.de/bimschg/>

Druhá možnost omezení dopravy je v § 40 odst. 2 BImSchG. V tomto případě může příslušný orgán dopravy omezit či zakázat dopravu na určité pozemní komunikaci či v určité oblasti, pakliže doprava přispívá k překračování imisních limitů stanovených v právních předpisech. Orgán dopravy může dopravu omezit, ale pouze v rozsahu, v jakém to považuje orgán ochrany ovzduší za nezbytné, a to s ohledem na místní podmínky, které dovolují snížit úroveň znečištění ovzduší či jim zcela předcházet. Zároveň je nutné vzít do úvahy dopravní potřeby a územní plánování. Zároveň tato omezení nemohou být v rozporu s opatřeními, která jsou stanovena v AQP nebo krátkodobých akčních plánech.

Dle § 40 odst. 3 BImSchG může Spolková vláda vyjmout vozidla, která nepřispívají značnou měrou ke znečištění ovzduší z dopravních zákazů či omezení nebo může také vyjmout některé skupiny osob či jejich cesty (za předpokladu, že existuje veřejný zájem nebo jiný individuální zájem hodný zřetele). Lze kvitovat, že k návrhu výjimek jsou oprávněni vyjádřit se následující zúčastněné strany (§ 51 BImSchG): zástupci vědy, zástupci dotčených stran, zástupci podnikatelské sféry, zástupci dopravních podniků a zástupci orgánu ochrany ovzduší. Obecná kritéria a označení vozidel jsou konkrétně definována v 35. BImSchV⁶¹⁶, který mimo jiné definuje emisní plakety.

Environmentální zóny jsou v praxi vyhlášovány na základě § 40 odst. 1 BImSchG. Tomu odpovídá i 35. BImSchV, který výslovně v § 1 vymezuje výjimky pro vozidla ze zákazů či omezení dopravy stanovené dle § 40 odst. 1 BImSchG. Zároveň § 45 odst. 1f StvO⁶¹⁷ ukládá dopravním orgánům, aby předmětné zóny, které jsou definované v AQP či v krátkodobých akčních plánech, identifikovaly pomocí dopravního značení. Do jisté míry se tento podzákonný předpis podobá shora popsanému českému nařízení vlády č. 56/2013 Sb. Ovšem největší rozdíl je v tom, že německý podzákonný předpis v příloze

⁶¹⁶ Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom 10. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2218), die zuletzt durch Artikel 85 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist. *gesetzze-im-internet.de* [online]. Bundesamt für Justiz [cit. 10. 6. 2020]. Dostupné z: http://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_35/

⁶¹⁷ Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist. *gesetzze-im-internet.de* [online]. Bundesamt für Justiz [cit. 11. 6. 2020]. Dostupné z: http://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/index.html

č. 3 vyjímá určité skupiny vozidel. Ty jsou vymezeny obdobně jako vozidla dle § 14 odst. 1 písm. b) ve spojení s přílohou č. 8 OvzZ. Před samotnou realizací v podobě označení dopravními značkami je návrh environmentální zóny zveřejněn. K tomuto návrhu mohou osoby podávat námítky a připomínky.⁶¹⁸

Komparací německé právní úpravy s českou právní úpravou lze dojít k následujícím zjištěním. Environmentální zóny mohou být v Německu vyhlášovány, pakliže s nimi kalkulují AQP či krátkodobý akční plán. Zároveň je ustanovení formulováno obecněji než české (např. není vyžadována objízdná trasa), to ale zároveň znamená, že musí být kladeny vyšší nároky zejména na AQP a jejich zpracování, jelikož na základě nich mohou být zóny vyhlášeny. Byť je úprava obecná, lze ji označit za striktnější, jelikož nestanovuje tak široké spektrum zákonných výjimek. V prvé řadě mohou orgány vyjmout pouze ta vozidla, která prokážou naléhavý veřejný zájem. Další výjimky (podobné jako v ČR) jsou stanoveny až v podzákoněm předpise. Tento stav zajišťuje větší flexibilitu a zároveň díky němu není nutné často novelizovat zákon. Dalším rozdílem je to, že zóny nemají výslovně stanovenou právní formu. Nicméně k tomuto lze podotknout, že i v Německu je možné bránit se proti aktům, které zasahují do subjektivních veřejných práv, a to zejména žalobou na zrušení správního aktu dle § 68 a násl. VwGO.⁶¹⁹

5.5 Dílčí závěr

Kapitola analyzovala několik nástrojů, které nabízí unijní a národní právní úprava za účelem omezení emisí z dopravy. Jednalo se o AQP, krátkodobé akční plány, regulační řád a NEZ. Rozbor předmětných nástrojů se týkal jejich legislativního zakotvení a toho, zda je skrze ně možné podporovat alternativní vozidla.

Jako první byly analyzovány AQP, které jsou definovány v AQD. Byla odlišena opatření, která mohou nabízet, aby se úroveň znečištění dostala

⁶¹⁸ Umweltzonen. *stmuv.bayern.de* [online]. Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz [cit. 12. 6. 2020]. Dostupné z: <https://www.stmuv.bayern.de/themen/luftreinhaltung/massnahmen/39bimschv/umweltzonen.htm>

⁶¹⁹ Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), die zuletzt durch Artikel 56 des Gesetzes vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2652) geändert worden ist. *gesetze-im-internet.de* [online]. Bundesamt für Justiz [cit. 11. 6. 2020]. Dostupné z: <http://www.gesetze-im-internet.de/vwgo/index.html>

na optimální hodnotu v co nejkratším čase oproti opatřením, která nabízí krátkodobé akční plány. Závěr úvahy je takový, že opatření v AQP dle čl. 23 AQD mají být zejména proporcionální a mají odrážet střednědobý až dlouhodobý časový horizont, pro který jsou AQP schváleny. Kapitola taktéž krátce analyzovala unijní judikaturu týkající se přístupu k soudní ochraně vztahující se k AQP. V tomto ohledu bylo poukázáno zejména na rozsudky SDEU ve věci Dieter Janecek a ClientEarth, které zaručují přístup k soudní ochraně v případě nevydání AQP či jejich nedostatečnosti.

Národní právní úprava AQP je zakotvena v § 9 OvzZ. Bylo analyzováno, že česká a unijní právní úprava se shodují až na jazykový rozdíl, kdy unijní právní úprava vyžaduje, aby bylo dosaženo optimální úrovně znečištění ovzduší v co nejkratším čase a česká právní úprava vyžaduje co nejdříve. Tato nuance mohla být jedním z důvodů ke zrušování AQP v minulosti. Závaznost AQP a opatření v nich není zcela zřetelně zakotvena. Judikatura se k této problematice staví následovně. AQP nejsou závazné pro jednotlivce a samosprávné celky, ale jsou závazné pro orgány vydávající stanoviska, závazná stanoviska a povolení provozu dle § 11 odst. 1 až 3 OvzZ. Emisní stropy v dopravě se dle NSS mají zohlednit při řízení o umístění nových vysokokapacitních dopravních staveb dle § 11 odst. 1 písm. b) OvzZ.

Do zákona č. 172/2018 Sb., se AQP vyhlášovaly formou OOP. Od účinnosti tohoto zákona tomu již tak není a AQP se vyhlásí ve Věstníku Ministerstva životního prostředí. Lze mít za to, že tento akt bude mít formu jiného správního aktu dle části čtvrté SŘ. S touto změnou také souvisí i možný přezkum nově vydaných AQP. Jak bylo analyzováno v textu, je otázkou, zda se bude proti nim moci brojit žalobou na nezákonný zásah dle SŘS či žalobou na zrušení OOP či jeho části dle SŘS (dle analyzované judikatury by mohl být AQP považován za OOP dle SŘS). Judikatura je v této věci poměrně obsáhlá, což vede k tomu, že na otázku nelze jednoznačně odpovědět a přístup správních soudů bude podroben analýze v budoucnosti.

Nově aktualizované OOP budou obsahovat nejen stávající opatření (ekologická MHD, MHD zdarma, dostavba obchvatů a parkovišť P+R atd.), ale i nová, a to v podobě zavedení mýtného systému, zóny rezidentního parkování či zákaz vjezdu těžkých nákladních vozidel. Bohužel žádná obec

v aglomeraci či zóně na území ČR neuvažuje o zavedení NEZ, a to z důvodu nejasného přínosu dle studií proveditelnosti, které si obce nechaly vyhotovit.

Lze také upozornit na jev, který souvisí s regiony, ve kterých je nevyhovující kvalita ovzduší. V těchto obcích dochází k úbytku obyvatel. Tím pádem mají obce méně finančních prostředků k financování rozsáhlých opatření, která by mohla mít větší vliv na snižování znečištění. Na druhou stranu finanční stránka věci či špatné plánování není dle SDEU důvod, kterým by mohly členské státy odůvodnit neadekvátní kvalitu ovzduší dle AQD, což v konečném důsledku může vést k řízení o nesplnění povinnosti dle čl. 258 SFEU.

Některé AQP kalkulují s podporou bezemisních a nízkoemisních vozidel, nicméně stále to není podpora, která se těmto vozidlům dostává v zahraničí. Vozidla sice mají v některých obcích zvýhodněné parkování, na druhou stranu chybí zvýhodňování v podobě použití jízdních pruhů pro taxi či bus nebo masivnější investice do alternativní infrastruktury.

Jako další nástroj právní úpravy byly analyzovány krátkodobé akční plány a smogové situace. Dle AQD není povinnost v podobě vytvoření krátkodobých akčních plánů jednoznačně stanovena, neboť sama směrnice ji podmiňuje naplněním různých kritérií a rozlišuje různé situace, kdy akční plány jsou obligatorní anebo fakultativní součástí nástrojů právní regulace na ochranu ovzduší členských států EU.

Současný OvzZ podobný nástroj na ochranu ovzduší nemá. Ovšem faktická absence tohoto nástroje neznámá nesprávnou implementaci čl. 24 AQD. Z pohledu této publikace jsou krátkodobé akční plány zajímavé tím, že jsou-li aktivovány, mohou omezit činnosti, které nejvíce přispívají ke zhoršování kvality ovzduší. Jednou z těchto činností je i doprava. Bylo zjištěno, že opatření stanovená v těchto plánech mohou být oproti opatřením v AQP razantnější a nemusí být nutně proporcionální. To vyplývá z krátkodobého charakteru předmětných plánů a také z toho, že jsou aktivovány až při signifikantním překročení limitních hodnot znečišťujících látek, jež mohou z krátkodobého hlediska nejvíce negativně ovlivnit zdraví člověka a přírodu.

Součástí podkapitoly byla i analýza akčních plánů některých obcí v ČR, a to z důvodu jmenné blízkosti a také možného nahrazování ČR, jako osoby odpovědné za implementaci unijní právní úpravy, obcemi. Akční plány

do určité míry vycházejí z AQP a upřesňují obecná opatření uvedená v AQP. Nicméně tyto plány nelze ztotožňovat s krátkodobými akčními plány dle čl. 24 AQD, a to zejména kvůli rozdílnému charakteru opatření, jež jsou obsaženy jednak v krátkodobých akčních plánech a akčních plánech obcí. Rozdílný charakter opatření lze spatřit v podmínce vyplývající z AQD, tedy v co nejkratší době snížit úroveň znečištění. Opatření v akčních plánech obcí mají zejména podpurný a dlouhodobý charakter ke zlepšování kvality ovzduší a podpory vozidel na alternativní pohon (mezi opatření lze zařadit budování systému záchytných parkovišť, zavedení nízkoemisních zón atd.).

I když Česká republika nepřijala ustanovení o povinném vypracování akčních plánů, jejich funkci de facto plní prostřednictvím systému nástrojů, které se uplatňují při vyhlášení smogové situace. Oproti krátkodobým akčním plánům je stanoveno, jakou formou by smogová situace měla být vyhlášena, kdo ji vyhláší a jaké formální náležitosti musí tento předpis obsahovat. Tato situace se vyhláší, pakliže jsou překročeny prahové hodnoty znečišťujících látek dle přílohy č. 6 OvzZ.

Během smogové situace může obec vydat další nástroj – regulační řád. V rámci předmětného nástroje má obec možnost omezit dopravu na svém území, pakliže by to přispělo ke snížení úrovně znečištění. Svým charakterem připomínají regulační řády opatření obsažená v krátkodobých akčních plánech, jelikož ta mohou být neproporcionální a zruší se, jakmile limitní hodnoty znečišťujících látek klesnou pod jejich prahové hodnoty. S tím také souvisí i to, že v rámci těchto opatření může obec plošně zakázat vjezd všem vozidlům se spalovacími motory do svých nejvíce znečištěných částí. Zároveň může povolit vjezd vozidlům s elektrickým motorem. Bohužel bylo zjištěno, že žádná obec v ČR nemá regulační řád vyhlášený, což znamená, že mezi opatření týkající se dopravy patří nejčastěji zavedení MHD zdarma a informační kampaň, která odrazuje řidiče od užívání vozidel pro osobní dopravu. Na místě je potřeba poznamenat, že ne všechny obce trpí smogovými situacemi a je zcela možné, že obce trpící smogem či velice znečištěným ovzduším uvažují o jiných opatřeních, která z dlouhodobého hlediska budou mít větší přínos na zlepšování kvality ovzduší, nebo se zaměřují na rigorózní přezkum povolení k provozu stacionárních zdrojů.

Poslední nástroj analyzovaný v této kapitole byly nízkoemisní zóny. Nástroj je opět zakotven v OvzZ. Zákon definuje materiální a formální požadavky pro vyhlášení tohoto nástroje v podobě hybridního správního aktu – opatření obecné povahy. Mezi materiální požadavky lze zařadit definování skupin vozidel, která mají povolený vjezd do zóny, a to pomocí emisní plakety dle nařízení vlády č. 280/2020 Sb. Zároveň je vhodné podotknout, že některá vozidla mají do zóny povolený vjezd ze zákona a některá na základě individuální výjimky. Další materiální podmínka se pojí s existencí objízdné trasy, pakliže by NEZ byla vyhlášena i na úseku průjezdní pozemní komunikace či dálnice. Bylo poukázáno na to, že podmínka může být v praxi špatně interpretována, jelikož ne všechny silnice lze označit za průjezdní ve smyslu tohoto ustanovení a ZPK. Tedy to, že obec nemá obchvat nutně neznamená, že nemůže vyhlásit NEZ. Vedle materiálních požadavků existují také formální požadavky na OOP. Zákon v tomto ohledu definuje specifické podmínky na proces přijímání OOP.

V praxi si obce opět nechávají vyhotovit studie proveditelnosti k tomuto nástroji a lze konstatovat, že tyto studie neshledávají NEZ jako optimální řešení. Tuto skutečnost lze také vyzozorovat na počtu vyhlášených zón v České republice, jelikož k datu psaní této monografie nebyla vyhlášena žádná. K tomuto konstatování lze do kontrapozice uvést německou právní úpravu. Ta byla také komparována v rámci této kapitoly a bylo zjištěno, že je obecnější než česká a zároveň klade podmínku pro vyhlášení zón v podobě nutnosti zahrnout tato opatření ve vypracovaném plánu zlepšování kvality ovzduší. Německá zákonná úprava neobsahuje výčet výjimek, které činí tento nástroj flexibilnějším. Je logické, že environmentální zóny jsou v německých městech poměrně hojně rozšířené, jelikož zóny mají ambice na zlepšení kvality ovzduší a zdraví obyvatel. Zároveň lze podotknout, že mohou zcela vyloučit vozidla se spalovacími motory, a to i ta, která splňují emisní normy Euro 5 (ostatně tento trend je už i v Německu) z určitých oblastí. Obecně lze k NEZ doplnit, že by tento nástroj mohl podpořit bezemisní a nízkoemisní dopravu, pakliže by jí byl plošně umožněn vjezd do předmětných zón.

Hlavním cílem této kapitoly bylo odpovět na otázku či ověřit, zda nástroje zlepšování kvality ovzduší (jako jsou AQP, krátkodobé akční plány či NEZ) nabízí konkrétní opatření, která by se mohla uplatnit při boji s emisemi

z vozidel. Zároveň je vhodné posoudit, zda tyto nástroje nabízejí vhodné instrumenty pro podporu a rozvoj vozidel s alternativním pohonem a zda se v ČR využívají.

Ze shora popsaného vyplývá, že všechny nástroje (AQP, krátkodobé akční plány či NEZ) mohou obsahovat konkrétní opatření, která lze uplatnit při boji s emisemi z dopravy. AQP, které jsou na území ČR vyhlášeny definují pouze obecná opatření, která obce mohou využít. Mezi opatření, která mají spíše střednědobý časový charakter, lze zařadit nákup bezemisních vozidel MHD, svedení dopravy mimo město či hustě osídlené zóny, vyhlášení NEZ nebo regulačních řádů, vybudování záchytných parkovišť P+R s navazující MHD, parkovací politiku atd. Ostatní nástroje se v České republice nepoužívají (a to i když jejich okruh rozšíříme i o smogové situace a regulační řády) a v dohledné době se bohužel používat nebudou. Zkušenosti z evropských států a zejména Německa ukazují, že omezit dopravu lze, a to i bez velkých negativních následků zejména na lokální ekonomiku či pohodlí obyvatel.

Zároveň lze poukázat na to, že analyzované nástroje by bylo možné užít pro podporu alternativních vozidel. V rámci AQP by mohly mít stimuly podobu zvýhodněného parkování (sleva či parkování zdarma pro tato vozidla, což už v některých obcích funguje) nebo užívání pruhů pro taxi a bus či budování alternativní infrastruktury. Pokud by byly vyhlášeny NEZ, potom by předmětným vozidlům mohl být umožněn vjezd nebo v případě aktivity regulačního řádu by opět mohla být tato vozidla zvýhodněna v podobě povolení vjezdu do části obce, ze které je doprava vyloučena. Obecně lze podotknout, že ne vždy by se muselo jednat o opatření velkého rázu, důležité je v tomto směru upozornit na to, že zvýhodňování vozidel na alternativní pohon by se mělo řešit systémově, to by však vyžadovalo značnou dávku koordinace a spolupráce veřejné správy. Nicméně lze konstatovat, že jednotlivé nástroje, do určité míry, umožňují podporovat vozidla na alternativní pohon, ale opatření, která nabízejí, je potřeba vhodně implementovat a nenechávat je pouze v podobě návrhů či studií a zároveň je nutné nástroje typu nízkoemisních zón využívat.

6 ZÁVĚR

Publikace si v úvodu vymezila 4 cíle, které byly zodpovězeny v rámci jednotlivých kapitol. Prvním cílem monografie bylo vymezení právního stavu technické regulace vozidel a její kritické zhodnocení, a to s ohledem na znečišťující látky a skleníkové plyny, které vozidla produkují. Tento cíl byl zodpovězen v kapitole 2. Kapitola podrobně analyzovala unijní a českou technickou regulaci vozidel. K tomuto je vhodné podotknout, že unijní právní úprava odpovídá Dohodě UNECE se všemi jejími nařízeními. V rámci kapitoly byla pozornost nejprve zaměřena na unijní legislativní podmínky typového schvalování nových vozidel a unijní právní úpravu týkající se znečišťujících látek a skleníkových plynů. Typové schvalování je reprezentováno zejména nařízením 2018/858, které nahradilo směrnici 2007/46/ES. Jednou ze zásadních věcí, kterou nařízení představilo, jsou nové dozorové a sankční pravomoci Komise. Na druhou stranu, i když je Komise nově nadána těmito pravomocemi, lze podotknout, že členské státy, ve kterých tvoří automobilový průmysl jeden z pilířů ekonomiky, budou chtít své národní šampiony ochránit, a proto budou zahajovat možná řízení dříve než Komise, což se projeví i na povinnostech, které jim budou uloženy v rámci předmětných řízení (fakticky tak může dojít buď k netrestání nebo uložení mírných pokut).

Emise znečišťujících látek (zejména CO, NO_x, PM) jsou regulovány nařízením č. 715/2007, které stanovuje emisní normy Euro 5 a 6. Předmětné nařízení podrobně definuje limitní hodnoty znečišťujících látek. Nařízení je prováděno prováděcím nařízením Komise 2017/1151. Tato emisní právní úprava představuje základ pro emisní testování během procesu typového schvalování. V rámci předmětné právní úpravy jsou definovány zkušební cykly WLTP a RDE. Cyklus WLTP by měl lépe odpovídat chování vozidla při provozu na pozemních komunikacích než předchozí zkušební cyklus NEDC. Vedle tohoto laboratorního cyklu je nově schvalované vozidlo podrobena testování v rámci RDE, což je testování vozidla v běžném provozu.

Právní úprava obecně zakazuje použití odpojovacích a podobných zařízení, která by nějakým způsobem měnila chování vozidla během zkoušek. Ovšem za mimořádných a odůvodnitelných okolností by výrobci mohlo být dovoleno

tato zařízení použít. V těchto případech mají výrobci povinnost k nově schvalovanému vozidlu dodat tzv. rozšířenou složku pomocné emisní strategie a základní emisní strategie, v rámci těchto složek by měl výrobce oznámit schvalovacímu orgánu, zda používá odpojovací zařízení nebo podobná zařízení, která by mohla mít vliv na průběh zkoušek. Tato povinnost je přímou reakcí na kauzu Dieseldgate. Obecně lze shrnout, že v případě, kdy vozidlo výrobce nesplňuje limity stanovené v nařízení a prováděcím nařízení, nemůže mu být udělen certifikát o schválení typu. Vedle této regulace byla analyzována i regulace týkající se skleníkového plynu CO₂, konkrétně se jednalo o nařízení 2019/631. K tomuto lze poznamenat, že pokud flotily vozidel jednotlivých výrobců nebudou splňovat cíle pro specifické emise, které jim stanoví Komise, budou muset hradit poplatek, jenž bude vypočten vzorcem z předmětného nařízení. I když budou vozidla emitovat více CO₂, neznamená to, že by vozidla nesplnila proces typové schvalování, byť se v budoucnu budou měřit všechny emise v jednom procesu. Zároveň je nutné podotknout, že již po krátké časové aplikovatelnosti tohoto nařízení, zahájila Komise proces novelizace v rámci, kterého by chtěla zpřísnovat limity pro CO₂.

Česká právní úprava je v tomto ohledu poměrně hodně provázána s unijní úpravou. V určitých případech může schvalovací orgán postupovat odlišně (nemusí vyžadovat některé zkoušky), ale v drtivé většině všech schvalovaných typů vozidel bude český schvalovací orgán postupovat v souladu s nařízením 2018/858 a souvisejícími předpisy.

K tomuto cíli lze shrnout problematiku tak, že má svá úskalí, na něž bylo upozorněno v textu publikace. Nicméně lze vyzorovat trend v podobě postupného zpřísnování jednotlivých emisních Euro norem (zpravidla každý rok je účinná o něco přísnější emisní Euro norma – v době psaní této publikace to byla norma Euro 6d-ISC-FCM). Veřejnost v podobě jednotlivců, ale i zájmových skupin a některých členských států vyvíjí tlak na Komisi, aby předmětná legislativa byla co nejstriktnější, což naráží na opozici zejména v podobě výrobců vozidel, lobbistických skupin a členských států se silným automobilovým průmyslem. Opozice má bohužel mnohdy poslední slovo, jelikož v rámci návrhů právních předpisů dochází ke změnám, jichž si veřejnost nemusí všimnout, a to z toho důvodu, že jsou předpisy technického charakteru. Tato jejich povaha mnohdy vede k jejich nesrozumitelnosti.

Dalším cílem publikace bylo zjistit, zda je právní úprava v sektoru alternativních paliv a infrastruktury dostatečná, nebo zda bude potřeba zásadních legislativních změn. Tento cíl byl detailně analyzován ve 3. kapitole. Kapitola byla rozdělena na několik částí. První část se věnovala legislativnímu rámci rozvoji infrastruktury pro alternativní paliva a alternativních paliv na unijní úrovni. Bylo zjištěno, že požadavky a legislativní podpora na rozvoj infrastruktury a alternativních paliv je zakotvena již v primárním právu, zejména ve čl. 90, čl. 170, čl. 191 a čl. 194 SFEU. Nicméně tato ustanovení jsou poměrně obecná, a proto byla dále analyzována sekundární právní úprava. Kapitola byla dále rozčleněna na právní úpravu týkající se infrastruktury a paliv. Unijní úprava týkající se rozvoje alternativní infrastruktury je v prvé řadě zakotvena v nařízení č. 1315/2013, které zejména definuje obecný rámec pro rozvoj infrastruktury, a to nejenom alternativní, ale obecně dopravní. Na toto nařízení navazuje nařízení č. 1316/2013, které se zejména zaměřuje na stanovení podmínek pro finanční rozvoj a rozvoj souvisejících projektů společného zájmu. Směrnici 2014/94/EU lze považovat za nejzásadnější unijní předpis týkající se rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva. V rámci této směrnice má každý členský stát přijmout vnitrostátní rámce politiky, ve kterých rámcově uvádí počty dobíjecích a plnicích stanic pro alternativní paliva. Bohužel se tato směrnice neobešla bez dílčích problémů, zejména nepřesných formulací některých pojmů a zároveň je vhodné také upozornit na to, že vnitrostátní rámce politiky si definují samotné členské státy, tedy hrozí, že některé státy nebudou příliš ambiciózní ve stanovování cílů. Paliva jsou na unijní úrovni upravena směrnicí 98/70/ES, ovšem ta se zejména zaměřuje na paliva pro spalovací motory, ale zároveň povazuje ke snižování emisí skleníkových plynů z pohonných hmot o 10 % do roku 2020. Druhá směrnice, která cílí na paliva v dopravě, je směrnice 2009/28/ES a ji nahrazující směrnice 2018/2001. Obecně lze k nim konstatovat, že definují cíle pro obnovitelné zdroje v dopravě. Dle poslední směrnice by do roku 2030 měl každý členský stát mít v dopravě podíl 14 % obnovitelných zdrojů. Taktéž bylo poukázáno na to, že se unijní právní úprava často stává terčem neoprávněné politické kritiky, která vzniká z nepochopení právní úpravy.

Vzhledem k výše uvedenému lze částečně odpovědět na zkoumaný cíl, a to z unijní perspektivy. Unijní právní rámec týkající se alternativní

infrastruktury je dostatečný. Bylo sice poukázáno na některé nedostatky právní úpravy (neurčité pojmy a přílišná volnost v diskreci členských států), nicméně právní základ je poměrně robustní a na něj navazují další právní nástroje, které mohou dopomoci k cíli této právní regulace, jímž je dostatečná infrastruktura pro alternativní paliva v rámci EU. Za problematickou lze označit unijní právní úpravu alternativních paliv. Shora uvedené cíle v podobě 10 % a 14 % nejsou příliš ambiciózní, což může fakticky znamenat, že se EU mine cíle být uhlíkově neutrální v co nejkratším horizontu. Zde lze konstatovat, že by právní úprava měla být cílevědomější.

Druhá část kapitoly (a druhá část zkoumaného cíle) se zabývala problematikou rozvoje alternativní infrastruktury a paliv z pohledu českého práva. Bylo zjištěno, že v základu se požadavky na výstavbu alternativní infrastruktury neliší od výstavby klasické infrastruktury, tedy zejména čerpacích stanic. Existuje průřezový zákon v podobě StZ a v podrobnostech zejména vyhláška č. 268/2009 Sb. Zároveň bylo zjištěno, že Ministerstvo pro místní rozvoj vydalo metodickou příručku pro stavební úřady, aby jim usnadnilo rozhodování o umístění a povolování dobíjecích stanic. Taktéž bylo provedeno krátké dotazníkové šetření, ve kterém bylo zjištěno, že rozvoji alternativní infrastruktury v České republice brání zejména nejednotný přístup stavebních úřadů k problematice záměrů výstavby především dobíjecích stanic a zdlouhavá správní řízení, která jsou mnohdy prodlužována kvůli redundantním vyjádřením dotčených orgánů. Právní úprava alternativních paliv je v českém právním řádu zastoupena zejména v ZPH. Ten transponuje směrnici 2014/94/EU. Zákon definuje pojmy jako je dobíjecí stanice, elektrické vozidlo či alternativní palivo. V textu bylo zároveň poukázáno na možný problém, který by se mohl v praxi naskytnout během interpretace některých výjimek z povinnosti provozovat veřejnou dobíjecí stanici. Analýza byla provedena za pomoci PozKomPod. Taktéž je nasnadě poznamenat, že je ZPH do určité míry provázán i s EnerZ, jelikož mezi alternativní paliva se řadí jak zemní plyn, tak elektřina. Nicméně bylo poukázáno na to, že byť tyto dva zákony upravují stejné suroviny, adresáti jsou odlišní. Pro úplnost legislativního rámce alternativních paliv byl dodán OvzZ a nařízení vlády č. 189/2018 Sb., které upravují kritéria udržitelnosti biopaliv, ovšem těm se monografie nevěnovala.

Za účelem představení uceleného právního rámce uvedla kapitola koncepční dokumenty, ze kterých se vychází při stanovování politického směřování České republiky, a zároveň se jedná o ty, které v sobě zrcadlí i některé unijní předpisy. Jednalo se zejména o Dopravní politiku ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 a Národní akční plán čisté mobility. NAPCM je poměrně zásadní koncepční dokument, jelikož odpovídá vnitrostátnímu rámci politiky dle směrnice 2014/94/EU a v aktualizované podobě reaguje na cíl 14 % obnovitelných zdrojů v dopravě dle směrnice 2018/2001. Taktéž vyjmenovává opatření, která by mohl stát či samosprávné celky zavést na podporu přechodu k alternativním palivům.

Zkoumaný cíl dostatečnosti národní právní úpravy alternativní infrastruktury a alternativních paliv lze shrnout následujícím způsobem. Národní právní úprava ve většině případů pouze transponuje unijní právní předpisy, což není zcela ideální stav, jelikož by zákonodárce mohl vyvinout i vlastní iniciativu, a to zejména v podobě jednoduššího povolování výstavby a stanovení jasných a konkrétních pravidel, a to jak v rámci podpory výstavby alternativní infrastruktury, tak paliv. Ovšem lze kvitovat metodický pokyn vydaný Ministerstvem pro místní rozvoj týkající se výstavby dobíjecích stanic. Praxe však ukazuje, že i když metodika existuje, stavební úřady přistupují k problematice nejednotně. Také lze vytknout naprosto neambiciózní proces splnění cíle 14 % obnovitelných zdrojů v dopravě. Nicméně lze konstatovat, že právní rámec pro rozvoj alternativní infrastruktury a paliv existuje a je dostatečný, to však neznamená, že by jej nebylo vhodné zefektivnit. Je však třeba upozornit na nedostatečnou současnou právní úpravu povolovacích procesů dle StZ.

Výzkumnou otázkou bylo, zda je možné, aby se za současné právní regulace masově rozšířila vozidla na alternativní pohon. Bylo ukázáno, že existuje základní právní rámec pro rozvoj alternativní infrastruktury a alternativních paliv. V této souvislosti je třeba, aby se investoři chopili příležitosti, jelikož bez dostatečné infrastruktury nebudou mít spotřebitelé vyšší zájem na koupi vozidel na alternativní pohon, než je tomu dnes. Dalším faktorem, který odrazoval spotřebitele od koupi předmětných vozidel, byla jejich nedostatečná nabídka, nyní je to jejich cena. Zde bude na výrobcích a distributorech vozidel, aby vymysleli takovou strategii, která přiměje spotřebitele ke koupi

vozidel. Všechny uvedené problémy se do budoucna jistě podaří vyřešit, nicméně to není otázkou roku či dvou, ale jde spíše o horizont minimálně 5 až 10 let. Pakliže zahrneme do odpovědi na výzkumnou otázku všechny shora uvedené faktory a analýzu právní úpravy, lze dojít k závěru, že i když existuje nějaký základní rámec pro rozšíření předmětných vozidel, není natolik příznivý, aby podpořil významně masové rozšíření vozidel na alternativní pohon.

Cílem bylo taktéž ověřit, zda nástroje zlepšování kvality ovzduší (jako jsou AQP, krátkodobé akční plány či NEZ) nabízí konkrétní opatření, která by se mohla uplatnit při boji s emisemi z vozidel. Zároveň je vhodné posoudit, zda tyto nástroje nabízejí vhodné instrumenty pro podporu a rozvoj vozidel s alternativním pohonem a zda se v ČR využívají. Tento cíl byl podrobně zodpovězen v 5. kapitole. Vyšlo najevo, že každý z nástrojů konkrétní opatření obsahuje, ale zároveň ne všechny nástroje a opatření jsou využity. Nejprve je vhodné podotknout, že v České republice jsou využity (resp. existuje povinnost je vyhlásit) pouze AQP, které jsou na unijní úrovni zakotveny v AQD. Ostatní nástroje v ČR nejsou využity. Obecně lze k používaným i nepoužívaným nástrojům podotknout, že opatření, která nabízejí, mají potenciál omezit dopravu a tím i zlepšit imisní situaci zejména v obcích a aglomeracích. Mezi taková opatření lze zařadit vyhlášení NEZ, vyhotovení regulačních řádů, systémy rezidentního parkování, podpora nízkoemisní a bezemisní dopravy (výměna vozidel MHD či výstavba infrastruktury), vyhlášení zákazu vjezdu těžkých nákladních vozidel atd. Velká většina vyhlášených opatření spadá do kompetencí územních samosprávných celků, bohužel v praxi se jich však realizuje malé množství. Opatření s největším přínosem, mezi která patří NEZ, nejsou na území ČR realizována, a to s ohledem na chybějící dopravní infrastrukturu, nicméně bylo zjištěno, že tento argument není vždy udržitelný. Publikace také komparovala českou právní úpravu NEZ s německou a v této souvislosti bylo zjištěno, že se nástroj v podobě NEZ v Německu hojně používá, což může být způsobeno tím, že německá právní úprava je obecnější a vyhláší se zejména v centrech měst, a zároveň také tím, že obyvatelé německých obcí mají zájem na dobré úrovni kvality ovzduší, byť to může být na úkor jejich pohodlí.

Co se týče podpory alternativních paliv v rámci předmětných nástrojů, potom lze konstatovat, že opatření na podporu existují (zvýhodněné parkování, výstavba dobíjecích bodů atd.), jak bylo shora popsáno, nicméně chybí ucelený přístup k této problematice. Nadto je třeba připomenout, že opatření na národní úrovni zaostávají za opatřeními, která jsou hojně využívána v zahraničí, a to v podobě umožnění vjezdu do nízkoemisních zón, vjezdu do center měst, využití některých jízdnic pruhů atd.

K podpoře alternativních paliv lze přiřadit i výzkumnou otázku související se státní podporou, tedy zda existují nástroje pro ochranu trhu při státní podpoře alternativních paliv/vozidel. Předmětná výzkumná otázka byla zodpovězena ve 4. kapitole. Byla porovnána zejména současná právní úprava s právní úpravou z doby tzv. solárního boomu. Analýza dospěla k závěru, že žádný takový nástroj ochrany trhu není, což ale zároveň neznamená, že je tato situace nežádoucí. Pokřivení trhu s cenou elektřiny z obnovitelných zdrojů nastalo z důvodu špatně nastavené právní úpravy a rapidního technologického rozvoje. Tato situace v oblasti automobilového průmyslu nehrozí, a i když existují zákony, které, do jisté míry a v konkrétních věcech, zvýhodňují bezemisní a nízkoemisní vozidla (osvobození od silniční daně, osvobození od časového poplatku za užití zpoplatněných pozemních komunikací atd.), předmětná zvýhodnění nejsou zatím v takovém rozsahu, aby je byla potřeba přísněji regulovat.

Pro téma podpory konkrétních alternativních paliv byla formulována výzkumná otázka, a to zda stát ctí zásadu technologické neutrality. Tato otázka byla zodpovězena zejména v rámci 3. a 4. kapitoly. Bylo zjištěno, že technologická neutralita není doposud zákonodárcem řešena v takové míře, v jaké by být měla, jelikož se dostává podpory zejména biopalivům první generace. Na druhou stranu státní podpora rozvoje alternativní infrastruktury je vypsána pro hlavní alternativní paliva, což značí, že stát zatím nemá vyhraněný postoj vůči dalším alternativním palivům. To se ovšem do budoucna může změnit, a to s ohledem na elektromobily, do nichž je masivně investováno evropskými výrobci vozidel.

Poslední cíl měl kriticky zhodnotit současnou, ale i budoucí právní regulaci vozidel, a to s ohledem na nástroje, které poskytuje za účelem zlepšování kvality ovzduší a mitigace klimatických změn. Tento cíl byl, do jisté míry,

zodpovězen jednak v předchozích cílech a také v rámci celé monografie, proto je vhodné zaměřit se na možnou právní úpravu *de lege ferenda*. Unijní úprava typového schvalování a emisí CO₂ je stále poměrně recentní a je momentálně ve fázi, kdy se podle ní budou nově testovat vozidla. Nicméně nařízení 2019/631 lze zatím hodnotit jako úspěšné, jelikož výrobce vozidel děsí poplatky za překročení jejich emisních cílů, což podnítilo značné investice do alternativních pohonů a zejména elektromobilů. Z tohoto důvodu je na místě pouze poznamenat, že by bylo vhodné se do budoucna zaměřit na efektivnější implementaci jednotlivých sankčních ustanovení národními schvalovacími orgány. Nařízení č. 715/2007, které definuje emisní normy Euro 5 a 6, bude do budoucna nahrazeno nařízením, které bude definovat emisní normu Euro 7. Momentálně je Komise ve fázi, kdy sbírá podněty pro svoji iniciativu a na základě ní představí v průběhu roku 2021 první návrh nového nařízení. Momentálně Komise zvažuje 3 možné scénáře pro novou legislativu. První scénář počítá s malými změnami emisní normy Euro 6, kdy jde zejména o zjednodušení procesů typového schvalování, zaměření se na zkoušky typu RDE a představení souhrnné normy Euro 7 nejen pro osobní automobily, ale také pro lehká užitková vozidla, nákladní vozidla a autobusy (jednalo by se o definování jednotných standardů znečišťujících látek).⁶²⁰ V rámci druhého scénáře se kalkuluje s tím, že by vycházel z prvního scénáře, ale zároveň by došlo ke zpřísnění dosavadních mezních hodnot znečišťujících látek. To by také zahrnovalo i definování mezních hodnot pro znečišťující látky, které se dnes neměří (jednalo by se o skleníkové plyny jiné než CO₂).⁶²¹ Poslední scénář navazuje na všechny předchozí. Navrhuje se zásadní revize emisní normy Euro 6, uvažuje se o monitorování RDE po celý život vozidla s tím, že by tato data byla opakovaně posílána orgánům monitorující trh a technickým zkušebnám. Zároveň by se data použila pro tzv. geo-fencing (v případě, že vozidlo vjede do NEZ nebo podobné zóny, automaticky se aktivuje nízkoemisní či bezemisní chod motoru).⁶²²

Analýzovaná právní úprava je oproti předchozí právní úpravě velkým krokem vpřed. Obecně lze říci, že existují robustní právní rámce, které tvoří základ

⁶²⁰ Proposal for a regulation; European vehicle emission standards – Euro 7 for cars, vans, lorries and buses, s. 2–3; Viz pozn. pod č. 300.

⁶²¹ Ibid., s. 3.

⁶²² Ibid.

pro přechod k bezemisní dopravě. Nicméně tento přechod nebude tak rychlý, jak by si EU představovala a jak by bylo vzhledem ke změně klimatu potřeba. Je to z důvodu nutnosti politických kompromisů při vzniku legislativy, které oslabují snahy o co nejrychlejší přesun k bezemisní dopravě.

Lze shrnout, že přísnější limity pro znečišťující látky by mohly zlepšit kvalitu ovzduší ve městech, bohužel lze zároveň konstatovat, že pakliže se meziročně zvyšuje počet vozidel na silnicích a ujetá vzdálenost, potom by nově stanovené limity měly tomuto trendu odpovídat. Unijní zákonodárce volí ve většině analyzované legislativy pozvolné zpříšňování mezních hodnot jak znečišťujících látek, tak CO₂. Na jednu stranu je to logické řešení, jelikož se adresáti těchto norem mohou dopředu připravit a přizpůsobit, na druhou stranu je mnohdy tento postup až příliš zdoluhavý a je tedy nasnadě dodat, že striktnější cíle (a to jak v podobě přísnějších mezních hodnot, tak v podobě menších časových rozestupů mezi jednotlivými kroky zpříšňování) by mohly mít potenci ke zlepšení kvality ovzduší a redukcí skleníkových plynů z atmosféry.

Celkově k problematice lze dodat, že přímá i nepřímá podpora alternativní infrastruktury, paliv a vozidel jistě není samospasným řešením, které by vyřešilo prvotní problém, který souvisí se závislostí lidského společenství na fosilních palivech a pohodlnosti, kterou vozidla nabízejí. Nízkoemisní a bezemisní vozidla tak spíše řeší symptomy než samotný problém.

Špatná kvalita ovzduší ve městech a nadprodukce skleníkových plynů je problém. Současná právní úprava má nástroje, které by s těmito problémy mohly bojovat, nicméně není politická vůle podniknout razantnější kroky než doposud. Je vhodné také poznamenat, že se lidé neradi omezují na svém pohodlí a jiný přístup k problematice by vyžadoval odlišné myšlení, než má většina lidí dnes. Do budoucna se tato situace bude jistě měnit, ovšem je nasnadě poznamenat, zda už nebude pozdě.

SUMMARY

The publication focuses on a topic that cannot be described as a traditional legal topic in the Czech Republic. Nevertheless, in times of climate change and the general need to shift to zero-emission transportation and sustainable development, this topic is very much needed. The publication provides a general framework of type approval legislation of new vehicles of the EU and national legal system, emphasizing test cycles such as WLTP and RDE. The monograph analyses Euro emission norms which define thresholds for polluting substances from exhaust fumes, and at the same time analyses union legal regulation of CO₂ emissions from new vehicles. To fully develop zero-emission transportation, it is necessary to have sufficient corresponding infrastructure (e.g., charging stations). This publication focuses on legislation concerning alternative infrastructure and selected alternative fuels. It also analyses specific legal instruments (direct and indirect), which could be used as tools for developing zero-emission transportation and improving air quality, especially in urban areas. State aid and other financial incentives that can promote zero emission transport development are analysed within indirect legal instruments. Direct legal instruments such as air quality plans, action plans, and low emission zones (which are also compared to their German counterparts) are also analysed. These instruments are analysed with respect to their role in the development of alternative infrastructure and alternative vehicles.

The second chapter is divided into two subchapters focused on the same topic but from different perspectives (EU and Czech). Both subchapters analyse two intertwined branches based on one significant topic – the type-approval of new vehicles.

Generally speaking, type-approval of a new vehicle is a process that tests a new vehicle whether it fulfils all requirements under *Regulation (EU) 2018/858 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2018 on the approval and market surveillance of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles, amending Regulations (EC) No 715/2007 and (EC) No 595/2009 and repealing Directive 2007/46/EC.*

If the vehicle is approved, it can enter the EU market. Part of type-approval process is testing whether the vehicle meets criteria set by the EU emission regulation (commonly known as Euro emission standards) that are regulated by *Regulation (EC) No 715/2007 of the European Parliament and of the Council of 20 June 2007 on type approval of motor vehicles with respect to emissions from light passenger and commercial vehicles (Euro 5 and Euro 6) and on access to vehicle repair and maintenance information* and subsequent delegated acts such as *Commission Regulation (EU) 2017/1151 of 1 June 2017 supplementing Regulation (EC) No 715/2007 of the European Parliament and of the Council on type-approval of motor vehicles with respect to emissions from light passenger and commercial vehicles (Euro 5 and Euro 6) and on access to vehicle repair and maintenance information, amending Directive 2007/46/EC of the European Parliament and of the Council, Commission Regulation (EC) No 692/2008 and Commission Regulation (EU) No 1230/2012 and repealing Commission Regulation (EC) No 692/2008*. These two legislative acts set thresholds for pollutants such as CO, NO_x, PM (soot particles), and specific testing procedures WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) and RDE (Real Driving Emissions) and can be called the first branch.

CO₂ vehicle regulation (the second branch) is closely linked to type-approval because, during the test cycle, CO₂ emissions are measured. The issue of CO₂ emissions is not regulated by above described legislative acts, as one might think, but by *Regulation (EU) 2019/631 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 setting CO₂ emission performance standards for new passenger cars and for new light commercial vehicles, and repealing Regulations (EC) No 443/2009 and (EU) No 510/2011*.

The chapter closely analyses and critically assesses these pieces of legislation in the European and Czech context. It identifies weak legislative spots and possible institutional approach problems (mainly European Commission's and the Court of Justice of the EU's). The topic is discussed not only from a legal perspective but also from a socioeconomic perspective.

The third chapter focuses on alternative fuels and alternative fuel infrastructure because consumers will not make a transition to low or zero-emission vehicles without them. The chapter is divided into two parts (same as the previous chapter). The first part analyses and comprehensively introduces

the EU legislation on alternative fuels and alternative infrastructure, especially *Directive 2009/28/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the promotion of the use of energy from renewable sources and amending and subsequently repealing Directives 2001/77/EC and 2003/30/EC* and succeeding *Directive (EU) 2018/2001 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018 on the promotion of the use of energy from renewable sources* and *Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council of 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure*.

The second part of the chapter introduces Czech alternative fuel and alternative infrastructure legislation and connects it to Czech Construction Law. The part identifies weaknesses of said regulation and points out legal conceptual instruments that set a framework for the future development of alternative infrastructure and fuels in the Czech Republic.

The fourth chapter elaborates on possible indirect legal instruments (financial) that can promote or subsidise the development of alternative infrastructure and alternative fuels. As mentioned earlier, without adequate infrastructure or other incentives, the consumers will not buy alternative fuel vehicles. The chapter focuses on several Czech financial, legal instruments. It describes state aid approved by European Commission and subsidy programs offered by various Czech ministries. The chapter also analyses whether there can be a situation similar to what happened during the “*Solar Boom*” because this possibility might hinder future development. The chapter analyses different kinds of indirect legal instruments used in the Czech Republic to promote the development of alternative fuels and alternative vehicles.

The fifth chapter gives a general overview of mostly conceptual legal instruments, mainly Air quality plans and Short-term action plans defined in *Directive 2008/50/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on ambient air quality and cleaner air for Europe*. The chapter critically analyses them together with the case-law of CJEU and their implementation into the Czech legal code together with the relevant case-law of Czech courts. This chapter also discusses whether the conceptual instruments and implementing instruments could somehow support the transition to low or zero-emission vehicles. Legal instruments usually contain relevant measures that could help this transition, but their realisation is somehow lacking.

LITERATURA A DALŠÍ POUŽITÉ ZDROJE

Monografie

- BEJČKOVÁ, Pavla. Zákon o ochraně ovzduší: komentář. Dostupné z: *ASPI* [Právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR.
- COLANDER, David C. *Microeconomics*. 11. vyd. McGraw-Hill Education. ISBN 978-1-260-50700-3.
- ČERNÍNOVÁ, Michaela. Zákon o pozemních komunikacích: komentář. Dostupné z: *ASPI* [Právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR.
- EMBLEMSVAG, Jan. *Reengineering Capitalism; From Industrial Revolution towards Sustainable Development*. Springer, 2016. ISBN 978-3-319-19689-3. Dostupné z: <https://doi.org/10.1007/978-3-319-19689-3>
- EWING, Jack. *Faster, higher, farther: the Volkswagen scandal*. New York: W.W. Norton & Company, 2017. ISBN 978-0-393-25450-1.
- HEJČ, David a Lenka BAHÝŤOVÁ. *Opatření obecné povahy v teorii a praxi*. Praha: C. H. Beck, 2017, Právní instituty. ISBN 978-80-7400-276-2.
- JANČÁŘOVÁ, Ilona, Jakub HANÁK a kol. *Auta, auta, auta... a životní prostředí*. Brno: Masarykova univerzita, 2019, Spisy Právnícké fakulty Masarykovy univerzity. ISBN 978-80-210-9408-6. Dostupné z https://science.law.muni.cz/knihy/monografie/Jancarova_Hanak_Auta.pdf
- JANKŮ, Martin a Jana MIKUŠOVÁ. *Věřejné podpory v soutěžním právu EU*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012. ISBN 978-80-7400-430-8.
- JANS, Jan H. a Hans H. B. VEDDER. *European Environmental Law: After Lisbon*. 4. přepracované vyd. Groningen: Europa Law Publishing, 2012, 560 s. ISBN 978-90-8952-106-4.
- JONES, Van. *THE GREEN COLLAR ECONOMY: How One Solution Can Fix Our Two Biggest Problems*. HarperCollins e-books, 2008. ISBN 978-0-06-173444-1.
- KINCL, Michael. *Věřejná podpora v příkladech a poznámkách*. Praha: Wolters Kluwer, 2017, Právo prakticky. ISBN 978-80-7552-634-2.

- KRÄMER, Ludwig a Emanuela ORLANDO (eds.). *Principles of environmental law*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2018, Elgar encyclopedia of environmental law. ISBN 978-1-78536-565-2. DOI: <https://doi.org/10.4337/9781785365669.VI.I1>
- LANGLET, David a Said MAHMOUDI. *EU environmental law and policy*. 1. vyd. Oxford: Oxford University Press, 2016. ISBN 978-0-19-875392-6.
- NIEUWENHUIS, Paul a Peter WELLS. *The Automotive Industry and the Environment*. 1 edition. Boca Raton, Fla.: Cambridge, U.K: Woodhead Publishing, 2003. ISBN 978-1-85573-713-6. DOI: <https://doi.org/10.1016/B978-1-85573-713-6.50004-4>
- POTĚŠIL, Lukáš. *Správní řád: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2015, Beckovy komentáře. ISBN 978-80-7400-598-5.
- POTĚŠIL, Lukáš, David HEJČ, Filip RIGEL a David MAREK. *Správní řád: Komentář*. 2. vyd. 2020. Dostupné z: *Beck-online* [Právní informační systém]. C. H. Beck.
- SÄCKER, Franz Jürgen a Frank MONTAG. *European state aid law: a commentary*. München: C. H. Beck, 2016. ISBN 978-3-406-60326-6.
- SADELEER, Nicolas de. *EU Environmental Law and the Internal Market*. B.m.: OUP Oxford, 2014. ISBN 978-0-19-967543-2.

Odborné články, kapitoly v monografiích, sborníky

- BRAND, Christian. Beyond ‘Dieselgate’: Implications of unaccounted and future air pollutant emissions and energy use for cars in the United Kingdom. *Energy Policy* [online]. 2016, č. 97, s. 1–12 [cit. 22. 3. 2018]. ISSN 0301-4215. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2016.06.036>
- CALSTER, Geert van. Against Harmonisation – Regulatory Competition in Climate Change Law. *Carbon & Climate Law Review*, 2008, roč. 2, č. 1, s. 89–94. ISSN 1864-9904. DOI: <https://doi.org/10.21552/CCLR/2008/1/25>
- DEGRAEUWE, Bart a Martin WEISS. Does the New European Driving Cycle (NEDC) really fail to capture the NO_x emissions of diesel cars in Europe? *Environmental Pollution* [online]. 2017, č. 222, s. 234–241. ISSN 0269-7491. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.envpol.2016.12.050>

- DOERIG, Harald. The German Courts and European Air Quality Plans. *Journal of Environmental Law* [online]. 2014, roč. 26, č. 1, s. 139–146. ISSN 09528873. DOI: <https://doi.org/10.1093/jel/equ001>
- FAURE, Michael. Harmonisation of Environmental Law and Market Integration: Harmonising for the Wrong Reasons? *European Environmental Law Review*, 1998, June. ISSN 0966-1646.
- FONTARAS, Georgios a Panagiota DILARA. The evolution of European passenger car characteristics 2000–2010 and its effects on real-world CO₂ emissions and CO₂ reduction policy. *Energy Policy* [online]. 2012, č. 49, s. 719–730. ISSN 0301-4215. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2012.07.021>
- HEJČ, David. Nízkoemisní zóny pod pokličkou. *České právo životního prostředí: časopis České společnosti pro právo životního prostředí*. Česká společnost pro právo životního prostředí, 2013, roč. 13, č. 33, s. 65–93. ISSN 1213-5542.
- HOOFTMAN Nils a kol. A review of the European passenger car regulations – Real driving emissions vs local air quality. *Renewable and Sustainable Energy Reviews* [online]. 2018, roč. 86, s. 1–21. ISSN 1364-0321. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.rser.2018.01.012>
- CHÁBOVÁ, Nikola a Kateřina KOMÁROVÁ. Zákazy vjezdů automobilů jako nástroj ochrany ovzduší. In: JANČÁŘOVÁ, Ilona, Jakub HANÁK a kol. *Auto, auto, auto... a životní prostředí*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2019, s. 59–79. ISBN 978-80-210-9408-6.
- JANČÁŘOVÁ, Ilona. Automobilová doprava a koncepční nástroje na ochranu kvality ovzduší. In: JANČÁŘOVÁ, Ilona, Jakub HANÁK a kol. *Auto, auto, auto... a životní prostředí*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2019, s. 44–58. ISBN 978-80-210-9408-6.
- JANČÁŘOVÁ, Ilona a Jiří VODIČKA. Kam se poděly krátkodobé akční plány? *Časopis pro právní vědu a praxi*, Brno: Masarykova univerzita, 2018, roč. 26, č. 2, s. 337–355. ISSN 1210-9126. DOI: <https://doi.org/10.5817/CPVP2018-2-8>. Dostupné z: <https://journals.muni.cz/cpvp/article/view/8912>

- JOHANNES WINKLER-PORTMANN, Simon. Compliance Challenges of the Automotive Industry Concerning Obligations of Article 33 REACH. *Environmental Law Network International Review*, roč. 2019, s. 26–32. ISSN 1618-2502. DOI: <https://doi.org/10.46850/elni.2019.004>
- KRÄMER, Ludwig. The Volkswagen Scandal – Air Pollution and Administrative Inertia. *Environmental Law Network International Review*, roč. 2016, č. 2, s. 64–74. ISSN 1618-2502. DOI: <https://doi.org/10.46850/elni.2016.010>
- KŘEČKOVÁ, Michala. Nízkoemisní zóny jako nový nástroj zlepšení kvality ovzduší. *České právo životního prostředí: časopis České společnosti pro právo životního prostředí*. Česká společnost pro právo životního prostředí, 2012, roč. 12, č. 32, s. 71–77. ISSN 1213-5542.
- KYMENVAARA, Sara. Ending Transport Oil Dependency in the European Union: National Policy Activity at the Heart of the Transition to Alternative Fuels. *Carbon & Climate Law Review* [online]. 2017, roč. 11, č. 2, s. 110–119. [cit. 16. 4. 2018]. ISSN 1864-9904. DOI: <https://doi.org/10.21552/cclr/2017/2/7>
- MÁCHA, Aleš a Ondřej VÍCHA. Ochrana a veřejné užívání ovzduší. *Správní právo*, Ministerstvo vnitra ČR, 2020, roč. LIII, č. 2, s. 65–91. ISSN 0139-6005.
- NIKIFOROS Zacharof a kol. Type approval and real-world CO₂ and NO_x emissions from EU light commercial vehicles. *Energy Policy* [online]. 2016c, č. 97, s. 540–548. ISSN 0301-4215. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2016.08.002>
- SADELEER, Nicolas de. Harmonizing Car Emissions, Air Quality, and Fuel Quality Standards in the Wake of the VW Scandal: How to Square the Circle? *European Journal of Risk Regulation* [online]. 2016a, roč. 7, č. 1, s. 11–24. ISSN 1867-299X, 2190-8249. DOI: <https://doi.org/10.1017/S1867299X00005328>
- SADELEER, Nicolas de. Reinforcing EU testing methods of air emissions and the approval processes of vehicle compliance in the wake of the VW scandal. *ERA Forum. Journal of the Academy of European Law* [online]. 2016b. Dostupné z: <https://tradeenvironment.eu/index.php/2019/02/24/cars-emissions-dieselgate/>

- SADELEER, Nicolas de. Car emissions in the wake of the dieselgate. In: PEETERS, Marjan, Mariolina ELIANTONIO a kol. *EU Environmental Law Research Handbook*. Edgar Elgar Publishing, 2020, s. 379–395. ISBN 978-17-889-7066-2.
- TKÁČIKOVÁ Jana a Vojtěch VOMÁČKA. Biopaliva v dopravě – včera, dnes a zítra. In: JANČÁŘOVÁ, Ilona, Jakub HANÁK a kol. *Autá, autá, autá... a životní prostředí*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2019, s. 83–124, Edice Scientia, sv. 663. ISBN 978-80-210-9408-6.
- VODIČKA, Jiří a Ilona JANČÁŘOVÁ. Vozidla s alternativním pohonem. Jsme na ně připraveni? *České právo životního prostředí: časopis České společnosti pro právo životního prostředí*, Česká společnost pro právo životního prostředí, 2017, roč. 2017, č. 46, s. 60–78. ISSN 1213-5542.
- VODIČKA, Jiří. Zamyšlení nad unijní regulací automobilových emisí. In: *Cofola 2018, Část X. – Sekce práva Evropské unie*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, Právnická fakulta, 2018, s. 89–112. ISBN 978-80-210-9147-4.
- VODIČKA, Jiří. Návrh nového nařízení o snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel – krok správným směrem? In: ČAMDŽIČOVÁ, Sabina. *Právo v globalizované společnosti*. Iuridicum Olomouense, o. p. s., 2019, s. 130–136. ISBN 978-80-88266-32-7.
- VODIČKA, Jiří. Eko poplatky a státní příspěvek při vyřazení autovraku ve světle zákona o odpadech a navrhované právní úpravy. *Správní právo*, Ministerstvo vnitra ČR, 2019, roč. LII, č. 3, s. 178–189. ISSN 0139-6005.
- VODIČKA, Jiří. Rozvoj a regulace infrastruktury pro alternativní paliva v ČR. In: JANČÁŘOVÁ, Ilona, Jakub HANÁK a kol. *Autá, autá, autá... a životní prostředí*. Brno: Masarykova univerzita, 2019, s. 127–146, Edice Scientia, sv. 663. ISBN 978-80-210-9409-3.
- VODIČKA, Jiří. Technické podmínky provozu osobních vozidel a odpovědnost za jejich dodržování. In: JANČÁŘOVÁ, Ilona, Jakub HANÁK a kol. *Autá, autá, autá... a životní prostředí*. Brno: Masarykova univerzita, 2019, s. 23–43, Edice Scientia, sv. 663. ISBN 978-80-210-9409-3.

VOMÁČKA, Vojtěch a Jakub STROUHAL. Požadavky unijního práva na provádění kontrol v oblasti ochrany životního prostředí. In: HANÁK, Jakub, Ivana PRŮCHOVÁ a kol. *Kontrolní mechanismy při prosazování ochrany životního prostředí*. Brno: Masarykova univerzita, 2017, s. 36–52, Edice Scientia, sv. 595. ISBN 978-80-210-8597-8.

VOMÁČKA, Vojtěch. Požadavky práva EU na účinné trestání v ochraně životního prostředí. *České právo životního prostředí: časopis České společnosti pro právo životního prostředí*, Česká společnost pro právo životního prostředí, 2020, roč. 2019, č. 53, s. 136–154. ISSN 1213-5542.

ZANNONI, Diego. Balancing Market Needs and Environmental Protection: Vehicle Approval in the European Union. *Maastricht Journal of European and Comparative Law*, 2018, roč. 25, č. 4, srpen, s. 500–515. DOI: <https://doi.org/10.1177/1023263X18794409>

Ostatní články

BANNON, Eoin. Electric cars emit less CO₂ over their lifetime than diesels even when powered with dirtiest electricity – study. *transportenvironment.org* [online]. European Federation for Transport and Environment AISBL, 26. 10. 2017 [cit. 18. 4. 2020]. Dostupné z: <https://www.transportenvironment.org/press/electric-cars-emit-less-co2-over-their-lifetime-diesels-even-when-powered-dirtiest-electricity>

BOČEK, Jan, Jana KLÍMOVÁ, Filip NERAD, Štěpán SEDLÁČEK a Michal ZLATKOVSKÝ. Ďábel se skrývá v procesu: jak se z bruselského nápadu snížit emisí staly české lány řepky. *iRozhlas* [online]. Český rozhlas, 28. 5. 2019 [cit. 23. 4. 2020]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/repka-babis-ano-evropa-eu-volby-biopaliva-smernice_1905280600_jab

BOUŠKA Michael a Adam VÁCHAL. Německé automobilky vyzvaly k zavedení šrotovného. To by mohlo nastartovat i český trh. *ihned.cz* [online]. MAFRA, a. s., 22. 4. 2020 [cit. 2. 5. 2020]. Dostupné z: <https://archiv.ihned.cz/c1-66753650-nemecke-automobilky-vyzvaly-k-zavedeni-srotovneho-to-by-mohlo-nastartovat-i-cesky-trh>

- DOHNAL, Radomír. Sudá, lichá: systém zákazů vyjíždění vozů podle SPZ ovzduší nezlepšuje. *idnes.cz* [online]. MAFRA, a. s, 19.1.2020 [cit. 4.6.2020]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/xman/styl/spz-suda-licha-cislice-ovzdusi-smog-zakaz-vyjazdzeni-nove-dilli-mexico-city.A200109_120831_xman-styl_fro
- DVOŘÁK, František a ČTK. Miliardy za pokuty za CO₂ zalepí díru po koronaviru, nebo je EU odpustí? *idnes.cz* [online]. MAFRA, a. s, 20.3.2020 [cit. 19.4.2020]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/pokuty-emise-co2-evropska-komise-flotilovy-prumerkdu-csl-lidovci-zdechovsky-jurecka.A200319_150147_automoto_fdv
- DVOŘÁK, F. Příprava na elektromobilitu: prodejci budují karantény a obří powerbanky. *idnes.cz* [online]. MAFRA, a. s., 11.11.2019 [cit. 25.4.2020]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/skoda-dealer-nabijecka-setrvacnik-energeticke-uloziste-powerbanka.A191108_174104_automoto_fdv
- Emise CO₂ – od výroby po sešrotování auta. *Motor*, Praha: Bauer Media Praha v.o.s, 2018, č. 10. ISSN 2570-7175.
- FREI, Martin. Baterie zlevňují. Američané slibují rentabilní elektromobil příští rok, zákazníci si ale na nižší cenu ještě pár let počkají. *ihned.cz* [online]. *Economia*, a. s, 4.4.2020 [cit. 4.5.2020]. Dostupné z: <https://auto.ihned.cz/c1-66745700-baterie-zlevnuji-americane-slibuji-rentabilni-elektromobil-pristi-rok-zakaznici-si-ale-na-nizsi-cenu-jeste-par-let-pockaji>
- HETZNER, Christiaan. German automakers' opposition to CO₂ goal may backfire. *Automotive News Europe* [online]. Crain Communications, Inc, 11.10.2018 [cit. 7.4.2020]. Dostupné z: <https://europe.autonews.com/article/20181011/BLOG15/181019856/german-automakers-opposition-to-co2-goal-may-backfire>
- HOUSKA, Ondřej a Adam VÁCHAL. Evropa rozhoduje o přísném omezení emisí. Pokud bude moc vysoké, hrozí, že firmy v Česku začnou propouštět, nebo dokonce zaniknou. *ihned.cz* [online]. *Economia*, a. s., 9.10.2018 [cit. 15.4.2020]. Dostupné z: <https://archiv.ihned.cz/c1-66280100-evropa-rozhoduje-o-prisnem-omezeni-emisi-pokud-bude-moc-vysoke-hrozi-ze-firmy-v-cesku-zacnou-propoustet-nebo-dokonce-zaniknou-boji-se-vyrobci>

- HUNT, Archie. Volkswagen says goodbye to natural gas cars. *WheelsJoint.com* [online]. WheelsJoint, 3. 3. 2020 [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.wheelsjoint.com/volkswagen-says-goodbye-to-natural-gas-cars/>
- KORBEL, Petr. Elektromobilita promění Česko: Vzniknou nová pracovní místa, změní se průmysl. V roce 2025 bude po silnicích jezdit už 100 tisíc elektroaut. *ihned.cz* [online]. *Economia*, a. s., 29. 12. 2019 [cit. 15. 4. 2020]. Dostupné z: <https://ekonom.ihned.cz/c1-66477650-jak-cesko-zmeni-elektromobilita>
- KOVAL Vojtěch a Ondřej ZLÁMAL. Státy zavádějí příspěvky na nákup elektromobilů. Česko dál podporuje jen firmy. *irozhlas.cz* [online]. Český rozhlas, 5. 1. 2020 [cit. 3. 5. 2020]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/ekonomika/elektromobilita-elektromobil-slovensko-prispevek_2001050600_onz
- MÁRA, Ondřej. Automobilky tlačí na Evropskou komisi, chtějí upravit limity CO₂. *auto.cz* [online]. CZECH NEWS CENTER, a. s., 3. 4. 2020 [cit. 7. 4. 2020]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/automobilky-tlaci-na-evropskou-komisi-chteji-upravit-limity-co2-133956>
- MARKOVIČ, Jan. Jenom po městě, nebo na výlet? Srovnali jsme dojezdy elektromobilů, je mezi nimi velký rozdíl. *aktualne.cz* [online]. *Economia*, a. s., 30. 8. 2017 [cit. 27. 4. 2020]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/jenom-po-meste-nebo-na-vylet-srovnali-jsme-dojezdy-elektromo/r~d16e413a8d0011e7867b002590604f2e/>
- MESSAGIE, Maarten. Life Cycle Analysis of the Climate Impact of Electric Vehicles. *transportenvironment.org* [online]. European Federation for Transport and Environment AISBL, 26. 10. 2017 [cit. 18. 4. 2020]. Dostupné z: <https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/TE%20-%20draft%20report%20v04.pdf>
- MORGAN, Sam. ‘Disappointed’ EU capitals agree on 35% car CO₂ cuts. *euractive.com* [online]. EURACTIV MEDIA NETWORK BV, 10. 10. 2018 [cit. 7. 4. 2020]. Dostupné z: <https://www.euractive.com/section/transport/news/disappointed-eu-capitals-agree-on-car-co2-cuts/>

- MUZI, Nico. MEPs vote for a faster shift to electric cars. *Transport & Environment* [online]. European Federation for Transport and Environment AISBL, 10.10.2018 [cit. 4.5.2020]. Dostupné z: <https://www.transportenvironment.org/press/meps-vote-faster-shift-electric-cars>
- PŘIBYL, Martin. Automobilkám hrozí miliardové pokuty. Kvůli emisím hledají netradiční řešení, ale narážejí na realitu trhu. *ihned.cz* [online]. *Economia*, a. s., 24.7.2019 [cit. 7.4.2020]. Dostupné z: <https://auto.ihned.cz/c1-66613280-automobilkam-hrozi-miliardove-pokuty-kvuli-emisim-hledaji-netradicni-reseni-ale-narazeji-na-realitu-trhu>
- SCHNEIDER, Oscar. Electric vehicles emit more CO₂ than diesel ones, German study says. *brusselstimes.com* [online]. *The Brussels Times*, 17.4.2019 [cit. 18.4.2020]. Dostupné z: <https://www.brusselstimes.com/all-news/business/technology/55602/electric-vehicles-emit-more-co2-than-diesel-ones-german-study-shows/>
- SLEĎOVÁ, Stáňa. Dieselgate se týká i škodovek z roku 2007, Češi nápravu nechtějí. *novinky.cz* [online]. *Borgis, a. s., Seznam.cz, a. s.*, 8.2.2017 [cit. 6.8.2020]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/ekonomika/clanek/dieselgate-se-tyka-i-skodovek-z-roku-2007-cesi-napravu-nechteji-40023782>
- VÁCHAL, Adam. Nižší emise a elektřina. Kvůli investicím do elektromobility budou muset automobilky šetřit i propouštět. *ihned.cz* [online]. *Economia, a. s.*, 29.12.2019 [cit. 15.4.2020]. Dostupné z: <https://archiv.ihned.cz/c1-66698550-nizsi-emise-a-elektrina-kvuli-investicim-do-elektromobility-budou-muset-automobilky-setrit-i-propoustet>
- VAINERT, Luděk. Jak se automobilky naučily milovat katalyzátory a jaká naděje z toho plyne. *ihned.cz* [online]. *Economia, a. s.*, 13.12.2019 [cit. 18.4.2020]. Dostupné z: <https://archiv.ihned.cz/c1-66694260-jak-se-automobilky-naucily-milovat-katalyzatory-a-jaka-nadeje-z-toho-plyne>
- VAVERKA, Lukáš. Nesmyslné pokuty za emise: VW a Fiat by ušetřily, když limity EU nesplní. *idnes.cz* [online]. *MAFRA, a. s.*, 31.7.2019 [cit. 7.4.2020]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/emise-co2-autoprumsyl-oxid-uhlicity.A190706_001201_automoto_fdv

WEHRMANN, Benjamin. Volkswagen threatens to leave Germany's car lobby VDA in spat over e-cars. *cleanenergywire.org* [online]. Clean Energy Wire, 18. 3. 2019 [cit. 5. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.cleanenergywire.org/news/volkswagen-threatens-leave-germanys-car-lobby-vda-spat-over-e-cars>

Mezinárodní právní předpisy

Dohoda o zavedení celosvětových technických předpisů pro kolová vozidla, vybavení a části, které se mohou montovat nebo užívat na kolových vozidlech z roku 1958, která vznikla na půdě Evropské hospodářské komise OSN; Text of the 1958 Agreement. *unece.org* [online]. United Nations Economic Commission for Europe [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs.html>

EU – právní úprava, soft law a ostatní dokumenty

Smlouva o fungování Evropské unie.

Nářízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla.

Nářízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93. Nařízení definuje obecné podmínky pro posuzování shody výrobků uváděných na trh.

Nářízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel.

Nářízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1291/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se zavádí Horizont 2020 – rámcový program pro výzkum a inovace (2014–2020) a zrušuje rozhodnutí č. 1982/2006/ES.

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění nařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/842 ze dne 30. 5. 2018 o závazném každoročním snižování emisí skleníkových plynů členskými státy v období 2021–2030 přispívajícím k opatřením v oblasti klimatu za účelem splnění závazků podle Pařížské dohody a o změně nařízení (EU) č. 525/2013.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/695 ze dne 28. dubna 2021, kterým se zavádí rámcový program pro výzkum a inovace Horizont Evropa a stanoví pravidla pro účast a šíření výsledků a zrušují nařízení (EU) č. 1290/2013 a (EU) č. 1291/2013.
- Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008 kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla.
- Nařízení Komise (EU) 2016/646 ze dne 20. dubna 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6).

Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008.

Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/22 ze dne 31. října 2019, kterým se mění přílohy I a III nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631, pokud jde o sledování emisí CO₂ z nových lehkých užitkových vozidel, která prošla postupem víceetapového schválení typu.

Nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v článcích 81 a 82 Smlouvy.

Směrnice Rady ze dne 6. února 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (70/156/EHS).

Směrnice Rady ze dne 20. března 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečištění ovzduší plyny zážehových motorů motorových vozidel (70/220/EHS).

Směrnice Rady 96/62/ES ze dne 27. září 1996 o posuzování a řízení kvality vnějšího ovzduší.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES ze dne 13. října 1998 o jakosti benzínu a motorové nafty a o změně směrnice Rady 93/12/EHS.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/28/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů a o změně a následném zrušení směrnic 2001/77/ES a 2003/30/ES.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů.

Rozhodnutí Komise ze dne 19. března 2004 o pokynech pro provádění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/3/ES o ozonu ve vnějším ovzduší (2004/279/ES).

Rozhodnutí rady 2013/743/EU ze dne 3. prosince 2013 o zavedení zvláštního programu, kterým se provádí Horizont 2020 – rámcový program pro výzkum a inovace (2014–2020), a o zrušení rozhodnutí 2006/971/ES, 2006/972/ES, 2006/973/ES, 2006/974/ES a 2006/975/ES.

Legislativa je dostupná z databáze na webu <https://eur-lex.europa.eu>

SA.45182. State Aid Cases. *ec.europa.eu* [online]. European Commission [cit. 23. 5. 2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_45182

SA.46574. State Aid Cases. *ec.europa.eu* [online]. European Commission [cit. 23. 5. 2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_46574

Automotive industry. *ec.europa.eu* [online]. European Commission [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_en

CO₂ emissions for cars and vans – revision of performance standards. *ec.europa.eu* [online]. European Commission [cit. 20. 3. 2021]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12655-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans->

Dokument č. COM/2017/0676 final/2–2017/0293 (COD). *eur-lex.europa.eu* [online]. Úřad pro publikace Evropské unie, 26. 1. 2018 [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52017PC0676R(01))

Energy balance sheets – 2017 data – 2019 edition. *Eurostat* [online]. Publications Office of the EU, 21. 8. 2019 [cit. 22. 4. 2020]. Dostupné z: <https://doi.org/10.2785/10223>

- Infrastructure and Investment. *ec.europa.eu* [online]. European Commission [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en
- Infringement decisions. *ec.europa.eu* [online]. European Commission [cit. 12. 6. 2020] Dostupné z: https://ec.europa.eu/atwork/applying-eu-law/infringements-proceedings/infringement_decisions/index.cfm
- Jednání v Radě k návrhu nařízení 2018/858. Dokument se značkou ST 92722017 INIT ze dne 19. května 2017. *eur-lex.europa.eu* [online]. Úřad pro publikace Evropské unie [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TEXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_9272_2017_INIT&from=CS
- Maps. *ec.europa.eu* [online]. European Commission [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html>
- Proposal for a regulation; European vehicle emission standards – Euro 7 for cars, vans, lorries and buses. *ec.europa.eu* [online]. European Commission [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12313-Development-of-Euro-7-emission-standards-for-cars-vans-lorries-and-buses>
- Příprava rámcového programu Horizon Europe (9.RP). *h2020.cz* [online]. Horizont 2020 [cit. 2. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.h2020.cz/cs/9-rp/informace>
- Share of renewable energy sources in transport, 2004-2017. *ec.europa.eu* [online]. Eurostat, 16. 4. 2019 [cit. 9. 5. 2020]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Share_of_renewable_energy_sources_in_transport,_2004-2017_\(%25\).png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Share_of_renewable_energy_sources_in_transport,_2004-2017_(%25).png)
- Tisková zpráva IP/16/4214. Car emissions: Commission opens infringement procedures against 7 Member States for breach of EU rules *ec.europa.eu* [online]. European Commission, 8. 12. 2016 [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/EN/IP_16_4214
- Tisková zpráva IP/17/1288. *ec.europa.eu* [online]. European Commission, 17. 5. 2017 [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_17_1288

Tisková zpráva IP/18/3450. *ec.europa.eu* [online]. European Commission, 17. 5. 2018 [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/EN/IP_18_3450

Tisková zpráva IP/18/6543. The Commission calls for a climate neutral Europe by 2050. *ec.europa.eu* [online]. European Commission, 28. 11. 2018 [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: https://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-6543_en.htm

Záznam z jednání v Environment Council dne 9. října 2018. *consilium.europa.eu* [online]. Council of the EU a the European Council [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <https://video.consilium.europa.eu/en/webcast/51b3c9ad-7f35-4826-8f3b-223b8fccd6bc>

Zpráva Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin č. A/2018/0287. Zpravodajka: Miriam Dalli. *eur-lex.europa.eu* [online]. Úřad pro publikace Evropské unie, 18. 9. 2018 [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1536058461992&uri=EP:P8_A\(2018\)0287](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1536058461992&uri=EP:P8_A(2018)0287)

Ostatní zdroje

<http://ec.europa.eu/regionalpolicy/en/atlas/programmes/2014-2020/czech-republic/2014cz16m1op001>

<https://www.h2020.cz/cs/spolecenske-vyzvy>

ČR – právní úprava, důvodové zprávy, soft law

Zákon č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích.

Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmu.

Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční.

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

Zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon).

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů.

Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší).

Zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní.

Zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních.

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád.

Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích.

Zákon č. 180/2005 Sb., o podpoře výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů energie a o změně některých zákonů (zákon o podpoře využívání obnovitelných zdrojů).

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

Zákon č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pohonných hmotách).

Zákon č. 261/2007 Sb., o stabilizaci veřejných rozpočtů.

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

- Zákon č. 172/2018 Sb., kterým se mění zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 542/2020 Sb., zákon o výrobcích s ukončenou životností.
- Nářízení vlády č. 56/2013 Sb., o stanovení pravidel pro zařazení silničních motorových vozidel do emisních kategorií a o emisních plaketách.
- Nářízení vlády č. 189/2018 Sb., o kritériích udržitelnosti biopaliv a snižování emisí skleníkových plynů z pohonných hmot.
- Nářízení vlády č. 280/2020 Sb., o stanovení pravidel pro zařazení silničních motorových vozidel do emisních kategorií a o emisních plaketách.
- Nářízení města Ostrava č. 6/2019, kterým se mění a doplňuje Nářízení města č. 9/2018, kterým se pro účely organizování dopravy vymezují na území města oblasti s placeným stáním. *ostrava.cz* [online]. Magistrát města Ostravy [cit. 3. 6. 2020]. Dostupné z: <https://www.ostrava.cz/cs/urad/pravni-predpisy/prilohy-vyhlasek/nm-c-6-2019-placena-stani>
- Vyhláška č. 229/2004 Sb., kterou se stanoví požadavky na pohonné hmoty pro provoz vozidel na pozemních komunikacích a způsob sledování a monitorování jejich jakosti.
- Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby.
- Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
- Vyhláška č. 516/2020 Sb., o požadavcích na pohonné hmoty a provedení některých dalších ustanovení zákona o pohonných hmotách.
- Usnesení vlády č. 449 ze dne 12. června 2013 k Dopravní politice České republiky pro období let 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050. *mdcr.cz* [online]. Ministerstvo dopravy [cit. 12. 6. 2020]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled>
- Usnesení vlády č. 941 ze dne 20. listopadu. 2015, kterým vláda schválila Národní akční plán čisté mobility. *mpo.cz* [online]. Ministerstvo průmyslu a obchodu, 16. 12. 2015 [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/automobilovy-prumysl/narodni-akcni-plan-ciste-mobility--167456/>

Usnesení vlády č. 469 ze dne 27. dubna 2020. *mpo.cz* [online]. Ministerstvo průmyslu a obchodu, 6. 5. 2020 [cit. 12. 6. 2020]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/automobilovy-prumysl/aktualizace-narodniho-akcniho-planu-ciste-mobility--254445/>

Dobíjecí stanice pro elektrická vozidla. Metodická pomůcka Ministerstva pro místní rozvoj. *mmr.cz* [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, květen 2019 [cit. 10. 5. 2020]. Dostupné z: <https://mmr.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/stanoviska-a-metodiky/uzemni-rozhodovani-a-stavebni-rad/metodiky-pokyn-k-dobijecim-stanicim-pro-elektrick>

Dopravní politika České republiky pro období 2014 až 2020 s výhledem do roku 2050. *mdcr.cz* [online]. Ministerstvo dopravy [cit. 26. 4. 2020]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled>

Důvodová zpráva k zákonu č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. In: *ASPI* [Právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR.

Důvodová zpráva k zákonu č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. In: *ASPI* [Právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR.

METODICKÝ POKYN odboru ochrany ovzduší k vyhlášení nízkoemisních zón a o stanovení podmínek vydávání emisních plaket podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění. Věstník Ministerstva životního prostředí. *mzp.cz* [online]. 2018, roč. XXVIII, srpen, částka 5 [cit. 8. 6. 2020]. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/vestnik_mzp_2018/\\$FILE/SOTPR_Vestnik_srpen_181210.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/vestnik_mzp_2018/$FILE/SOTPR_Vestnik_srpen_181210.pdf)

Metodický pokyn pro výdej parkovacích oprávnění do zón placeného stání na území hl. m. Prahy pro elektrická vozidla a vozidla s hybridním pohonem po 1. 5. 2019. *parkujvklidu.cz* [online]. Technická správa komunikací hlavního města Prahy, a. s. [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: <http://www.parkujvklidu.cz/cs/vydej-parkovacich-opravneni-pro-elektricka-vozidla-a-vozidla-s-hybridnim-pohonem/>

Memorandum o dlouhodobé spolupráci v oblasti rozvoje vozidel na zemní plyn pro období do roku 2025. *mpo.cz* [online]. Ministerstvo průmyslu a obchodu, 10. 5. 2018 [cit. 3. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/prumysl/memorandum-o-dlouhodobě-spolupraci-v-oblasti-rozvoje-vozidel-na-zemni-plyn-pro-obdobi-do-roku-2025--236933/>

Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., ze dne 23. 3. 2020. Č. j. předkladatele 27/2020-510-LV/17. PID: KORNBN3E6T90. *Aplikace ODok* [online]. Úřad vlády České republiky [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <https://apps.odok.cz/veklep-detail?pid=KORNBN3E6T90>

Návrh zákona, kterým se mění některé zákony v oblasti daní, včetně důvodové zprávy; Sněmovní tisk 206/0, část č. 1/12. *psp.cz* [online]. Parlament České republiky, Poslanecká sněmovna [cit. 9. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?O=8&CT=206&CT1=0>

Sněmovní tisk 861/2 část č. 1/2. Usnesení HV k tisku 861/0. *psp.cz* [online]. Parlament České republiky, Poslanecká sněmovna [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?o=7&ct=861&ct1=2>

Německo – právní úprava

Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl. I S. 432) geändert worden ist. *gesetzze-im-internet.de* [online]. Bundesamt für Justiz [cit. 10. 6. 2020]. Dostupné z: <https://www.gesetze-im-internet.de/bimschg/>

Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist. *gesetzze-im-internet.de* [online]. Bundesamt für Justiz [cit. 11. 6. 2020]. Dostupné z: http://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/index.html

Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom 10. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2218), die zuletzt durch Artikel 85 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist. *gesetze-im-internet.de* [online]. Bundesamt für Justiz [cit. 10. 6. 2020]. Dostupné z: http://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_35/

Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), die zuletzt durch Artikel 56 des Gesetzes vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2652) geändert worden ist. *gesetze-im-internet.de* [online]. Bundesamt für Justiz [cit. 11. 6. 2020]. Dostupné z: <http://www.gesetze-im-internet.de/vwgo/index.html>

Judikatura

Rozsudek Soudního dvora (druhého senátu) ze dne 25. 7. 2008, *Dieter Janecek vs. Freistaat Bayern*, C-237/07.

Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 12. 5. 2011, *Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband NordrheinWestfalen eV vs. Bezirksregierung Arnsberg*, C-115/09.

Rozsudek Soudního dvora (druhého senátu) ze dne 19. 11. 2014, *The Queen na žádost: ClientEarth vs. The Secretary of State for the Environment, Food and Rural Affairs*, C-404/13.

Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 5. 4. 2017, *Evropská komise vs. Bulharská republika*, C-488/15.

Rozsudek Soudního dvora (druhého senátu) ze dne 4. 10. 2018, *Evropská komise vs. Spolková republika Německo*, C-668/16.

Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 22. 2. 2018, *Evropská komise vs. Polská republika*, C-336/16.

Rozsudek Soudního dvora (sedmého senátu) ze dne 24. 10. 2019, *Evropská komise vs. Francouzská republika*, C-636/18.

Rozsudek Tribunálu (devátého rozšířeného senátu) ze dne 13. 12. 2018, *Ville de Paris, Ville de Bruxelles a Ayuntamiento de Madrid vs. Evropská komise*, ve spojených věcech T339/16, T352/16 a T391/16.

Rozsudek Soudního dvora (velkého senátu) ze dne 19. 12. 2019, *Deutsche Umwelthilfe eV vs. Freistaat Bayern*, C-752/18.

Rozsudek Soudního dvora (druhého senátu) ze dne 17. 12. 2020, *Francoúzká republika vs. X*, C-693/18.

Judikatura je dostupná z elektronické sbírky na webu <https://curia.europa.eu>

Nález Ústavního soudu ze dne 15. 5. 2012, sp. zn. Pl. ÚS 17/11.

Usnesení Ústavního soudu ze dne 17. 4. 2013, sp. zn. III. ÚS 1085/11.

Nález Ústavního soudu ze dne 13. 5. 2014, sp. zn. Pl. ÚS 44/13.

Judikatura je dostupná z elektronické sbírky na webu <https://nalus.usoud.cz>

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 9. 2005, č. j. 1 Ao 1/2005-98.

Usnesení Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 1. 2011, č. j. 8 Ao 7/2010-65.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 20. 12. 2017, č. j. 6 As 288/2016-146.

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 11. 2019, č. j. 9 As 101/2019-42.

Rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 16. 3. 2016, č. j. 31 A 15/2014-46.

Rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 15. 6. 2016, č. j. 30 A 26/2013-120.

Rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 7. 2. 2018, č. j. 10 A 173/2016-119.

Judikatura je dostupná z elektronické sbírky na webu <http://www.nssoud.cz>

Online zdroje

Akční plán zlepšování kvality ovzduší 2017. *brno.cz* [online]. Statutární město Brno [cit. 3. 6. 2020]. Dostupné z: <https://www.brno.cz/sprava-mesta/magistrat-mesta-brna/usek-1-namestka-primatorky/odbor-zivotniho-prostredi/oddeleni-ochrany-a-tvorby-zivotniho-prostredi/akcni-plan-zlepsovani-kvality-ovzdusi/>

- Akční plán STATUTÁRNÍHO MĚSTA OSTRAVY k implementaci Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek – CZ08A. *zdravaova.cz* [online]. Magistrát města Ostravy [cit. 3. 6. 2020]. Dostupné z: https://zdravaova.cz/wp-content/uploads/2019/09/FINAL_Akni-plan-k-PZKO_20190904-2-final.pdf
- Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility. *mpo.cz* [online]. Ministerstvo průmyslu a obchodu, 6. 5. 2020 [cit. 8. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/automobilovy-prumysl/aktualizace-narodniho-akcniho-planu-ciste-mobility--254445/>
- Automotive. *czechinvest.org* [online]. Czechinvest [cit. 6. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.czechinvest.org/en/Key-sectors/Automotive>
- Čistá mobilita. *mzp.cz* [online]. Ministerstvo životního prostředí. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/cista_mobilita_seminar
- ČTK. ČR v elektromobilitě zaostává, v počtu dobíjecích stanic je na konci EU. *oenergetice.cz* [online]. 7. 12. 2020 [cit. 20. 3. 2021]. Dostupné z: <https://oenergetice.cz/elektromobilita/cr-v-elektromobiliti-zaostava-v-poctu-dobijecich-stanic-je-na-konci-eu>
- Defeat devices under the U.S. and EU passenger vehicle emission testing regulations. *ICCT: The International Council on Clean Transportation* [online]. International Council on Clean Transportation [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_defeat-devices-reg-briefing_20160322.pdf
- ECE 15 + EUDC / NEDC. *DieselNet* [online]. ECOpoint Inc. [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <https://dieselnet.com/standards/eu/ld.php#test>
- Electric cars are on our streets. But they're not popular yet. *World Economic Forum* [online]. World Economic Forum, 12. 1. 2017 [cit. 26. 4. 2020]. Dostupné z: <https://www.weforum.org/agenda/2017/01/great-but-i-dont-want-one-the-challenge-of-electric-cars>
- Fiat to pool with Tesla to avoid EU fines. *bbc.com* [online]. BBC, 7. 4. 2019 [cit. 7. 4. 2020]. Dostupné z: <https://www.bbc.com/news/business-47845971>

- Informace o plnění opatření Národního akčního plánu čisté mobility (NAP CM) za rok 2017. *mpo.cz* [online]. Ministerstvo průmyslu a obchodu, 29. 8. 2018 [cit. 26. 4. 2020]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/automobilovy-prumysl/informace-o-plneni-opatreni-narodniho-akcniho-planu-ciste-mobility-nap-cm-za-rok-2017--239678/>
- Informace o plnění opatření Národního akčního plánu čisté mobility (NAP CM) za rok 2018 *mpo.cz* [online]. Ministerstvo průmyslu a obchodu, 29. 4. 2020 [cit. 8. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/prumysl/informace-o-plneni-opatreni-narodniho-akcniho-planu-ciste-mobility-nap-cm-za-rok-2018--254294/>
- KEPKA, Jaroslav. Podpora čisté mobility z pohledu MŽP. *mzp.cz* [online]. Ministerstvo životního prostředí. Prezentováno dne 5.–6. 11. 2015 v Loučni na Konferenci Čistá mobilita, 10. 11. 2016 [cit. 2. 5. 2020]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/cista_mobilita_seminar
- MADNER, Verena. Avosetta Questionnaire: Air Quality Law London 24-25 May 2019. *Avosetta Group* [online]. avosetta.jura.uni-bremen [cit. 15. 4. 2020]. Dostupné z: <https://avosetta.jura.uni-bremen.de/contents.html>
- Na přechodu k čisté mobilitě musí spolupracovat všichni, nejen výrobci. *AutoSap* [online]. Český autoprůmysl – Zpravodaj Sdružení automobilového průmyslu – AutoSap, 2018, č. 2 [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <https://autosap.cz/wp-content/uploads/2018/05/a-2-2018.pdf>
- NÍZKOUHLÍKOVÉ TECHNOLOGIE – Elektromobilita – V. výzva. *mpo.cz* [online]. Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2. 12. 2019, aktualizováno 28. 4. 2020 [cit. 2. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/cz/podnikani/dotace-a-podpora-podnikani/oppik-2014-2020/vyzvy-op-pik-2019/nizkoughlikove-technologie---elektromobilita---v--vyzva--251085/>
- NPŽP – výzva 11/2019: Ekomobilita. *mzp.cz* [online]. Ministerstvo životního prostředí [cit. 2. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.mzp.cz/cz/ekomobilita>

- Praha nevydá Regulační řád pro smogové situace. *praha.eu* [online]. Magistrát hlavního města Prahy, 1. 11. 2018. [cit. 4. 6. 2020]. Dostupné z: https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/praha_nevyda_regulacni_rad_pro_smogove.html
- Prezentace MMR z 5. listopadu 2015 prezentované na Konferenci Čisté mobility konané v Loučni. *mzp.cz* [online]. Ministerstvo životního prostředí [cit. 2. 5. 2020]. Dostupné z: [http://www.mzp.cz/konference_cista_mobilita_2015/SOPSPZP-Janda_MMR\(IROP\)-20151112.pdf](http://www.mzp.cz/konference_cista_mobilita_2015/SOPSPZP-Janda_MMR(IROP)-20151112.pdf)
- Registrace nových OA v ČR 1-12/2020. *portal.sda-cia.cz* [online]. SDA/CIA [cit. 20. 3. 2021]. Dostupné z: <http://portal.sda-cia.cz/stat.php?m#rok=2020&mesic=12&kat=OA&vyb=pt&upr=ptznacky&obd=r&jine=false&lang=CZ&str=nova>
- Specifický cíl 2.2 – Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti. *opd.cz* [online]. Ministerstvo dopravy. Dostupné z: <https://www.opd.cz/projekty>
- Studie efektivity zavedení opatření v době smogové situace v oblasti dopravy na území statutárního města Ostravy. *zdravaova.cz* [online]. Magistrát města Ostravy [cit. 3. 6. 2020]. Dostupné z: <https://zdravaova.cz/mesto-ma-zpracovanou-studii-regulacnich-radu/>
- Tisková zpráva. Electric cars purchased and used in Germany today have a much better carbon footprint than diesel or gasoline-powered cars. *isi.fraunhofer.de* [online]. Fraunhofer ISI, 14. 3. 2019 [cit. 18. 4. 2020]. Dostupné z: <https://www.isi.fraunhofer.de/en/presse/2019/presseinfo-07-elektroautos-klimabilanz.html>
- Tisková zpráva ČPS. Zájem o auta na CNG stále roste, zvýšil se i počet plnicích stanic. *cngplus.cz* [online]. 16. 2. 2020 [cit. 26. 4. 2020]. Dostupné z: <http://www.cngplus.cz/novinky/zajem-o-auta-na-cng-stale-roste-zvysil-se-i-pocet-plnicich-stanic.html>
- Umweltzonen. *stmuv.bayern.de* [online]. Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz [cit. 12. 6. 2020]. Dostupné z: <https://www.stmuv.bayern.de/themen/luftreinhaltung/massnahmen/39bimschv/umweltzonen.htm>

- Umweltzonen in Deutschland. *umweltbundesamt.de* [online]. Umweltbundesamt, 3. 3. 2020 [cit. 10. 6. 2020]. Dostupné z: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/feinstaub/umweltzonen-in-deutschland#1-wie-ist-der-aktuelle-stand-der-umweltzonen>
- UN Transport Agreements and Conventions. *unece.org* [online]. United Nations Economic Commission for Europe [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <http://www.unece.org/trans/maps/un-transport-agreements-and-conventions-18.html>
- Úsek ochrany čistoty ovzduší; Znečištění ovzduší na území České republiky; mapy, tabulky, grafy. *portal.chmi.cz* [online]. Český hydrometeorologický ústav [cit. 2. 6. 2020]. Dostupné z: http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/grafroc_CZ.html
- V ČR je registrováno celkem 5 989 538 osobních vozidel k roku 2019. *SDA CIA: Svaz dovozců automobilů Car Importers Association* [online]. SDA/CIA [cit. 15. 4. 2020]. Dostupné z: <http://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#str=vpp>
- Vehicle and Fuel Emissions Testing. *epa.gov* [online]. United States Environmental Protection Agency [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.epa.gov/vehicle-and-fuel-emissions-testing>
- Vozový park v ČR nadále stárne. *portal.sda-cia.cz* [online]. SDA/CIA, 3. 2. 2021 [cit. 20. 3. 2021]. Dostupné z: <http://portal.sda-cia.cz/clanek.php?id=6680&v=m>
- Výstavba vodíkových plnicích stanic BENZINA. Operační program Doprava. *opd.cz* [online]. Ministerstvo dopravy [cit. 23. 5. 2020]. Dostupné z: <https://www.opd.cz/projekt/Vystavba-vodikovych-plnicich-stanic-BENZINA>
- Výzva č. 20 Nízkoemisní a bezemisní vozidla. *irop.mmr.cz* [online]. Integrovaný regionální operační program [cit. 2. 5. 2020]. Dostupné z: <https://irop.mmr.cz/cs/vyzvy/seznam/vyzva-c-20-nizkoemisni-a-bezemisni-vozidla>
- Výzva č. 50 Udržitelná doprava – integrované projekty ITI a výzva č. 51 Udržitelná doprava – integrované projekty IPRÚ. *irop.mmr.cz* [online]. Integrovaný regionální operační program [cit. 2. 5. 2020]. Dostupné z: <https://irop.mmr.cz/cs/vyzvy/detaily-temat/doprava>

WEGENER, Bernhard. Avosetta Questionnaire: Air Quality Law London 24-25 May 2019. *Avosetta Group* [online]. avosetta.jura.uni-bremen [cit. 15. 4. 2020]. Dostupné z: <https://avosetta.jura.uni-bremen.de/contents.html>

WIETSCHEL, Martin, Matthias KÜHNBACH a David RÜDIGER. Die aktuelle Treibhausgasemissionsbilanz von Elektrofahrzeugen in Deutschland. *isi.fraunhofer.de* [online]. Fraunhofer ISI [cit. 18. 4. 2020]. Dostupné z: https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/sustainability-innovation/2019/WP02-2019_Treibhausgasemissionsbilanz_von_Fahrzeugen.pdf

Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Cycle (WLTC). *DieselNet* [online]. ECOpoint Inc. [cit. 4. 5. 2020]. Dostupné z: <https://dieselnet.com/standards/eu/ld.php#test>

1.2.2 Cíl politiky 2 Nízkouhlíková a zelenější Evropa. Návrh–INTEGROVANÝ REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM PRO OBDOBÍ 2021–2027. *irop.mmr.cz* [online]. Integrovaný regionální operační program [cit. 2. 5. 2020]. Dostupné z: https://irop.mmr.cz/getmedia/83809da0-24f2-4150-bf26-f41d491fe5bb/PD-IROP-2021-2027_20200131_NOK_1.pdf.aspx?ext=.pdf

100 milionů pro obce a kraje na ekologická auta. Ministr Brabec zahájil příjem žádostí a podepsal memorandum s výrobci aut, plynaři a energetiky. *mzp.cz* [online]. Ministerstvo životního prostředí, 10. 11. 2016 [cit. 2. 5. 2020]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/news_161110_vyzva_auta

Ostatní zdroje

<https://www.opd.cz/Pages/Home.aspx>

<https://www.opd.cz/slozka/Operacni-program-Doprava-2021>

<https://www.opzp.cz/opzp-2021-2027/>

<http://portal.sda-cia.cz/stat.php?v#str=vpp>

Vědecká redakce MU

prof. PhDr. Jiří Hanuš, Ph.D. (předseda);
doc. RNDr. Petra Bořilová Linhartová, Ph.D., MBA;
prof. JUDr. Marek Fryšták, Ph.D.; Mgr. Michaela Hanousková;
doc. RNDr. Petr Holub, Ph.D.; doc. Mgr. Jana Horáková, Ph.D.;
prof. MUDr. Lydie Izakovičová Hollá, Ph.D.; prof. PhDr. Mgr. Tomáš Janík, Ph.D.;
prof. PhDr. Tomáš Kubíček, Ph.D.; prof. RNDr. Jaromír Leichmann, Dr. rer. nat.;
PhDr. Alena Mizerová; doc. RNDr. Lubomír Popelínský, Ph.D.;
Ing. Zuzana Sajdlová, Ph.D.; Mgr. Kateřina Sedláčková, Ph.D.;
prof. RNDr. Ondřej Slabý, Ph.D.; doc. Ing. Rostislav Staněk, Ph.D.;
prof. PhDr. Jiří Trávníček, M.A.; doc. PhDr. Martin Vaculík, Ph.D.;
Mgr. Pavel Žára, M.A.

Ediční rada PrF MU

prof. JUDr. Marek Fryšták, Ph.D. (předseda);
prof. JUDr. Josef Bejček, CSc.; prof. JUDr. Jan Hurdík, DrSc.;
prof. JUDr. Věra Kalvodová, Dr.; prof. JUDr. Vladimír Kratochvíl, CSc.;
doc. JUDr. Petr Mrkývka, Ph.D.; doc. JUDr. Radim Polčák, Ph.D.;
doc. JUDr. Ivana Průchová, CSc.; doc. JUDr. Ing. Josef Šilhán, Ph.D.

AUTA, EMISE A KLIMA: PRÁVNÍ NÁSTROJE ENVIRONMENTÁLNÍ REGULACE

Mgr. Jiří Vodička, Ph.D.

Vydala Masarykova univerzita
Žerotínovo nám. 617/9, 601 77 Brno
v roce 2021

Spisy Právnické fakulty Masarykovy univerzity
Edice Scientia, sv. č. 709

1., elektronické vydání, 2021

ISBN 978-80-210-9879-4 (online ; pdf)

ISBN 978-80-210-9878-7 (print)

DOI <https://doi.org/10.5817/CZ.MUNI.M210-9879-2021>

www.law.muni.cz

MUNI
PRESS

MUNI
LAW



ISBN 978-80-210-9879-4



9 788021 098794