**II.**

**ANALÝZA RIZIK**

**VYPLÝVAJÍCÍCH Z PŘECHODU SLOŽEK INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU, VČETNĚ OZBROJENÝCH SIL, VOJENSKÉ POLICIE A VOJENSKÉHO ZPRAVODAJSTVÍ NA ELEKTRICKÁ BATERIOVÁ VOZIDLA**

Obsah

[I. Manažerské shrnutí 1](#_Toc189133431)

[II. Právní základ 2](#_Toc189133432)

[III. Současný stav 4](#_Toc189133433)

[1. Resort Ministerstva vnitra 4](#_Toc189133434)

[2. Resort Ministerstva obrany 4](#_Toc189133435)

[IV. Definice problému a požadované změny 5](#_Toc189133436)

[1. Resort Ministerstva vnitra 5](#_Toc189133437)

[2. Resort Ministerstva obrany 6](#_Toc189133438)

[3. Shrnutí základních rizik při požadovaném přechodu vozidel v resortu Ministerstva vnitra a Ministerstva obrany na elektrická bateriová vozidla: 6](#_Toc189133439)

[V. Návrh řešení 8](#_Toc189133440)

## Manažerské shrnutí

Analýza rizik se předkládá vládě na základě opatření č. 9.9 „Zajištění plného a nepřetržitého fungování složek integrovaného záchranného systému a ozbrojených sil, Vojenské policie a Vojenského zpravodajství“ dokumentu „2. aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility“ schváleného usnesením vlády č. 590 ze dne 28. srpna 2024.

Evropské předpisy požadují v rámci klimatické neutrality snížení emisí z dopravy do roku 2050 o 90 %. K urychlení dekarbonizace trhu s vozidly směřuje i cíl, který stanoví, že všechna nová osobní a lehká užitková vozidla by v rámci Evropské unie od 1. ledna 2035 neměla produkovat žádné emise CO2. Výkonnostní normyemisí CO2 jsou stanoveny i pro nová těžká vozidla. Od roku 2027 se rovněž předpokládá spuštění nového systému emisního obchodování v sektorech dopravy a budov.

Ministerstva vnitra a obrany provedla analýzu provozu bezemisních vozidel (dá jen „BEV“) a dobíjecích stanic pro potřeby plnění úkolů v působnosti složek integrovaného záchranného systému (dále je „IZS“) a Ministerstva obrany a na základě jeho vyhodnocení identifikovala základní rizika s provozem BEV spojená.

Z provedené analýzy vyplývá, že pro zachování akceschopnosti vozidel složek IZS, vojenských vozidel a vozidel Vojenského zpravodajství je potřebné **vyjednat výjimku z postupného ukončení výroby a provozu vozidel se spalovacími motory v členských zemích EU** do doby, než budou bezemisní vozidla svými parametry plně srovnatelná s vozidly se spalovacími motory a zároveň bude zabezpečen přístup k elektrické energii v požadovaném množství kdekoli a kdykoliv. **V případě nevyjednání výjimky hrozí nebezpečí, že nebude zajištěna pravidelná obnova vozového parku těchto složek. To může mít zásadní negativní dopad nejen na akceschopnost složek IZS, ozbrojených sil, Vojenské policie a Vojenského zpravodajství, ale také na zabezpečení vnitřní bezpečnosti ČR a plnění závazků v rámci NATO.**

Doporučujeme, aby do probíhajících aktivit Ministerstva dopravy a Ministerstva průmyslu a obchodu (do jejichž působnosti spadají dotčené předpisy EU), včetně přezkumů dotčených nařízení EU, byly nově zapojeny i resorty Ministerstva vnitra a Ministerstva obrany, a aby argumenty uvedené v předložené analýze byly zohledněny v dalším vyjednávání za Českou republiku.

## Právní základ

* **Národní akční plán čisté mobility (dále jen „NAP CM“) přijatý na základě čl. 14 nařízení (EU) 2023/1804 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU,** který členským státům ukládá do 31. prosince 2024 vypracovat a zaslat Komisi návrh vnitrostátního rámce politiky pro rozvoj trhu v oblasti alternativních paliv v odvětví dopravy a pro zavádění příslušné infrastruktury. 2. aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility byla schválena usnesením vlády č. 590 ze dne 28. srpna 2024.
* **Směrnice (EU) č. 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel** stanoví požadavky na přechod na nízkoemisní mobilitu. Po veřejných zadavatelích požaduje povinný podíl bezemisních nebo nízkoemisních vozidel při pořizování nových vozidel v rámci nadlimitních veřejných zakázek. V čl. 2 a bodě 17 preambule této směrnice jsou stanoveny výjimky, které členské státy mohou transponovat do své národní legislativy. Tyto výjimky byly zapracovány do **§ 2 odst. 3 zákona č. 360/2022 Sb**. o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících.
* Přijetím **nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“)** Unie zakotvila v právních předpisech cíl snížit emise nejpozději do roku 2050 na čistou nulu a usilovat o dosažení negativních emisí po tomto datu. V uvedeném nařízení je rovněž stanoven závazný cíl Unie dosáhnout do roku 2030 domácího snížení čistých emisí skleníkových plynů (emisí po odečtení pohlcených emisí) alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990. Očekává se, že k dosažení tohoto snížení emisí přispějí všechna hospodářská odvětví, včetně odvětví silniční dopravy (tj. silniční dopravy lehkými a těžkými užitkovými vozidly, která společně představují více než 70 % celkových emisí z dopravy). K dosažení klimatické neutrality je podle tohoto nařízení nezbytné snížit do roku 2050 emise z dopravy o 90 %. Očekává se, že k urychlení dekarbonizace trhu s vozidly a dosažení tohoto cíle přispějí ambicióznější normy CO2 pro osobní a lehká užitková vozidla a zvýšení cenové dostupnosti čistých vozidel. Cílem Komise je, aby od roku 2035 mohla být registrována vozidla poháněná výhradně CO2 neutrálními palivy.
* Na základě **směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/959 ze dne 10. května 2023, kterou se mění směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů** v Unii a rozhodnutí (EU) 2015/1814 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů se od roku 2027 (s možným odkladem do 2028) předpokládá spuštění nového systému emisního obchodování **EU ETS2**, který bude pokrývat zejména distribuci paliv pro sektory dopravy a budov. O způsobu a výši zpoplatnění povolenek se bude v nadcházejícím období teprve jednat. Rozhodujícím faktorem bude množství vydaných emisních povolenek a tomu úměrné disponibilní množství energie fosilních paliv pro dopravu každoročně postupně snižování z počáteční hodnoty v úrovni cca 82 TWh/rok až k nule v roce 2050.
* **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 Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/851** ze dne 19. dubna 2023, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO2 pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu) stanoví, že všechna nová osobní a lehká užitková vozidla prodávaná v EU by od 1. ledna 2035 neměla produkovat žádné emise CO2. Dle článku 15 tohoto nařízení Komise přezkoumá jeho účinnost a dopad v roce 2026 a předloží zprávu Evropskému parlamentu a Radě.
* Výkonnostní normy emisí CO2 pro těžká nákladní vozidla jsou stanoveny v **nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy emisí CO2 pro nová těžká vozidla** a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES, **ve znění nařízení 2024/1610** ze dne 14. května 2024, kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO2 pro nová těžká vozidla a začlenění povinností vykazovat údaje, a nařízení (EU) 2018/858 a zrušuje nařízení (EU) 2018/956. Toto nařízení udává pokles emisí ve srovnání s výchozím rokem 2019. Za vykazovaná období let od roku 2025 do roku 2029 se navrhuje 15% pokles emisí z nově prodaných vozidel, za vykazovaná období let 2030 až 2034 45% pokles, za vykazovaná období let 2035 až 2039 65 % a za vykazovaná období od roku 2040 90% pokles. Normy jsou stanoveny i pro městské autobusy. Obchodování výrobce s emisními kredity je regulováno. Přezkum účinnosti a dopadů tohoto nařízení ze strany Komise je stanoven v čl. 15 nařízení (s termínem do 31. 12. 2027), Komise o výsledcích přezkumu předloží zprávu Evropskému parlamentu a Radě.
* Další diskutovanou otázkou související s útlumem výroby vozidel se spalovacími motory je **zavedení normy EURO7,** která by se měla vztahovat na nové typy všech vozidel, jejímž cílem je omezení emisí a stanovení metod měření znečišťujících látek [**nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257** ze dne 24. dubna 2024 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7), o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nařízení Komise (EU) č. 582/2011, (EU) 2017/1151 a (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362].

## ****Současný stav****

### Resort Ministerstva vnitra

Složky IZS plní úkoly stanovené platnou legislativou[[1]](#footnote-1) na úseku vnitřní bezpečnosti státu, ochraně života a zdraví obyvatel, životního prostředí, zvířat a majetku. Tento systém funguje nepřetržitě 24 hodin denně, 7 dní v týdnu, 365 dní v roce.

K plnění těchto náročných úkolů využívají složky IZS veškerou dostupnou techniku a v oblasti silničních vozidel zejména vozidla se spalovacími motory. Policie České republiky (dále jen „PČR“) již pořídila a provozuje 174 BEV, z toho je 40 BEV upraveno v policejní verzi (s policejními polepy, majáky atd.). Tato BEV jsou požívána pouze jako vozidla obslužná, do přímého výkonu policejních činností zařazena nejsou. Hasičský záchranný sbor České republiky (dále jen „HZS“) využívá cca 10 BEV, také pouze na obslužné činnosti.

Zároveň byly pro potřeby resortu zřizovány neveřejné dobíjecí stanice (v současné době cca 100 stanic). Pro dobíjení BEV jsou dle potřeby využívány i dostupné veřejné dobíjecí stanice.

### Resort Ministerstva obrany

V působnosti resortu Ministerstva obrany[[2]](#footnote-2) je zejména zajištění bezpečnosti České republiky, zajištění ochrany života, zdraví a majetku občanů České republiky a plnění mezinárodních smluv, kterými je Česká republika vázáná vůči NATO. To předpokládá zabezpečení plné a nepřetržité schopnosti vyslat předurčené jednotky do aliančních nebo koaličních operací, ale i bojeschopnost dopravních prostředků, které používá resort obrany, jeho ozbrojené síly, Vojenská policie a Vojenské zpravodajství v systému 24 hodin, 7 dní v týdnu, 365 dní v roce.

V současné době je ve vozovém parku Ministerstva obrany 9 BEV. Při každé obměně vozidel bude 30 % vozidel bezemisních. Obměna vozidel všech kategorií je naplánována až do roku 2035.[[3]](#footnote-3)

Také resort obrany provozuje vlastní síť neveřejných čerpacích stanic pohonných hmot, ze kterých by bylo možné čerpat pohonné hmoty pro vybraná vozidla a techniku.

## ****Definice problému a požadované změny****

### Resort Ministerstva vnitra

Resort Ministerstva vnitra na základě NAP CM pořídil ve druhé polovině roku 2017 tři BEV, aby mohl posoudit využitelnost BEV pro potřeby PČR a HZS ČR, jakož i dalších základních složek IZS, které patří do resortu Ministerstva vnitra. Následné vyhodnocení a analýza vycházejí ze získaných praktických zkušeností s provozováním BEV, provozováním vlastních dobíjecích stanic a využíváním veřejných dobíjecích stanic.

Z podstaty věci je zřejmé, že není znám čas, kdy dojde k mimořádné události (dopravní nehoda, požár, spáchání trestného činu, živelná pohroma, úraz, náhlé selhání organizmu člověka atd.), zároveň není dopředu známé místo události a ani doba potřebná k dořešení vzniklé události do normálního stavu. Z toho pohledu nelze naplánovat činnost složek IZS tak, aby bylo možné rozvrhnout případné dobíjení BEV. Velké množství těchto událostí se stane v místech, kde není možné BEV dobíjet (nepřístupný terén bez elektrické sítě, území zasažené přírodní katastrofou, kde je poničena struktura inženýrských sítí, při zásahu je z hlediska bezpečnosti obyvatel a zasahujících potřeba odpojit danou část území od inženýrských sítí, především od elektrické energie a plynu). K plnění úkolů v působnosti složek IZS jsou proto využívána výhradně vozidla se spalovacími motory, která lze i na místě události dotankovat.

V neposlední řadě je třeba vzít v úvahu i současnou mezinárodní situaci a zvýšené riziko válečného konfliktu v Evropě. Podle dostupných informací jsou v případě takového konfliktu zasaženy zejména prvky kritické infrastruktury (elektrárny, rozvodny elektrického proudu atd.), ve snaze ochromit dodávky elektrické energie na dotčeném území. Pokud dojde k výpadkům elektrického proudu, nebude v daném prostoru možné BEV dobíjet. Na rozdíl od BEV lze vozidla se spalovacími motory dotankovat i bez použití elektrické energie např. použitím ručních pump k přečerpání pohonných hmot.

Na základě vyhodnocení pilotního provozu BEV v rezortu Ministerstva vnitra byla identifikována rizika, která odůvodňují závěr, že ekologická vozidla v současné době nesplňují nezbytné parametry pro bezproblémové plnění úkolů v působnosti Ministerstva vnitra. (Rizika spojená s přechodem na BEV jsou obdobná jak pro vozidla v působnosti resortu Ministerstva vnitra, tak pro vozidla v působnosti resortu Ministerstva obrany, a jsou proto uvedena níže ve shrnutí.)

### Resort Ministerstva obrany

Na základě vyhodnocení pilotního provozu BEV pro potřeby rezortu obrany, ozbrojených sil AČR, Vojenské policie a Vojenského zpravodajství byla identifikována rizika, která odůvodňují závěr, že ekologická vozidla v současné době nesplňují nezbytné parametry pro bezproblémové plnění úkolů rezortu obrany (ozbrojených sil, Vojenské policie a Vojenského zpravodajství) což může mít negativní dopad na plnění stanovených úkolů. (Pilotně zjištěná rizika spojená s přechodem na BEV jsou obdobná jak pro vozidla v působnosti resortu Ministerstva obrany, tak pro vozidla v působnosti resortu Ministerstva vnitra, a jsou proto uvedena níže ve shrnutí.)

Česká republika musí být navíc schopna reagovat i na logistické požadavky aliančních jednotek spojeneckých armád. K tomu byl zpracován „Koncept jednotného paliva pro zabezpečení operačních potřeb aliančních ozbrojených sil“. Zavedením jednotného paliva se zjednodušil proces zásobování pohonnými hmotami, který se odráží v plánování a realizaci logistického zabezpečení ozbrojených sil v průběhu mnohonárodnostních vojenských operací pod velením NATO.

Elektrickou energii s ohledem na kapacitu současných baterií nelze v požadovaném množství uložit, resp. není možné ji distribuovat v rámci nasazení jednotek, popřípadě při vedení bojové činnosti na předním okraji styku.

### Shrnutí základních rizik při požadovaném přechodu vozidel v resortu Ministerstva vnitra a Ministerstva obrany na elektrická bateriová vozidla:

1. V současné době omezená nabídka elektromobilů vhodných pro potřeby složek IZS a Ministerstva obrany.
2. Podle pokynů výrobce není možné připojit technické prostředky potřebné k výkonu činnosti na management vozidla nebo do bateriového systému vozidla. Do vozidla je tedy nutné vkládat další zdroje k zabezpečení provozu IT systémů, kamer, majáků, k pohonu čerpadel hasičských vozidel atd. Tím dochází ke zvýšení hmotnosti vozidla, zhoršení průjezdnosti terénem a zkrácení dojezdových vzdáleností. (V případě napájení výpočetní techniky a dalšího vybavení z elektrických zdrojů vozidla je propad dojezdu v řádech desítek km během 24 hodin).
3. Omezený dojezd vozidla na jedno nabití (nedostatečná kapacita baterií pro provoz vozidla.
4. Délka dobíjení omezující na delší dobu akceschopnost vozidel složek IZS a Ministerstva obrany.
5. Nedostatečná dobíjecí infrastruktura, nedostupnost nebo omezená dostupnost funkčních dobíjecích stanic, zejména v nepřístupném terénu bez elektrické energie, v místě mimořádné události apod.
6. Nemožnost testování BEV v reálných podmínkách mimořádné události (např. s ohledem na brodivost zásahové techniky).
7. Snížená užitečná hmotnost zásahových vozidel a z toho vyplývající nutná redukce technického vybavení nebo nasazení většího počtu vozidel.
8. Nemožnost splnění aliančních závazků (tj. zajištění plné a nepřetržité připravenosti České republiky vyslat předurčené jednotky do aliančních nebo koaličních operací, nepřetržitá bojeschopnost dopravních prostředků, které používá resort obrany, jeho ozbrojené síly, Vojenská policie a Vojenské zpravodajství a zajištění logistických požadavků na zásobování jednotnými pohonnými hmotami pro operační potřeby aliančních ozbrojených sil).
9. Vyšší pořizovací cena BEV (v řádech milionů za jedno BEV) a jejich nižší životnost (v důsledku životnosti baterií), tj. nutná častější obnova vozového parku na straně jedné a na straně druhé snaha o snižování výdajů státního rozpočtu a neschopnost většiny zřizovatelů Sboru dobrovolných hasičů (tj. obcí a měst) BEV financovat.
10. V případě ukončení výroby vozidel se spalovacími motory v rámci EU existuje riziko nedostupnosti vozidel a náhradních dílů (případně servisní podpory) pro potřeby složek IZS a Ministerstva obrany. V případě mimořádné situace (pandemie, válečný konflikt apod.), ale i z bezpečnostních důvodů nepovažujeme za vhodné, aby vozový park resortu Ministerstva vnitra a Ministerstva obrany byl závislý na dodávkách z nečlenských států.

**I když směrnice (EU) č. 2019/1161** ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel stanoví **v článku 2 a v bodě 17 preambule možnost upravit národní legislativou výjimku** z této směrnice (tato výjimka byla zapracována do § 2 odst. 3 zákona č. 360/2022 Sb. o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících), **omezuje soubor dalších přijatých evropských předpisů možnosti pořízení a využití vozidel se spalovacími motory pro potřeby výše uvedených subjektů**.

Z výše uvedeného vyplývá, že pro potřeby složek IZS, kritické infrastruktury a obrany, včetně aliančních závazků je třeba v rámci členských států EU zajistit i nadále

* výrobu a provoz vozidel se spalovacími motory nezbytnou pro pravidelnou obnovu vozového parku složek IZS a Ministerstva obrany, a to do doby, než budou mít BEV odpovídající parametry nezbytné pro plnění úkolů v působnosti těchto složek; výrobu a provoz je třeba zajistit bez negativních dopadů na výrobce nebo provozovatele vozidel se spalovacími motory,
* dostupnost pohonných hmot do těchto vozidel a do diesel elektrických agregátů, které slouží jako záložní zdroje elektrické energie v případě výpadku dodávek elektrické energie z distribuční sítě,
* strategické zásoby pohonných hmot, z nichž by mohly být přednostně doplňovány neveřejné čerpací stanice pro potřeby složek IZS a resortu Ministerstva obrany

Současně je třeba i nadále věnovat pozornost vývoji BEV pro potřeby složek IZS a rezort Ministerstva obrany, která by měla parametry srovnatelné se současnými vozidly se spalovacími motory. Na národní úrovni je pak nutné zajistit investiční prostředky ze státního rozpočtu pro vybudování neveřejné sítě vysokokapacitních nabíjecích stanic výhradně pro potřeby složek IZS a Ministerstva obrany a přednostní zajištění potřebného příkonu pro dobíjení s garancí nabíjecích proudů.

**Závěr:**

Pro zachování akceschopnosti vozidel složek IZS, vojenských vozidel a vozidel Vojenského zpravodajství je potřebné **vyjednat výjimku z postupného ukončení výroby vozidel se spalovacími motory v členských zemích EU** do doby, než budou bezemisní vozidla svými parametry plně srovnatelná s vozidly se spalovacími motory a zároveň bude zabezpečen přístup k elektrické energii v požadovaném množství kdekoli a kdykoliv. **V případě nevyjednání výjimky hrozí nebezpečí, že nebude zajištěna pravidelná obnova vozového parku těchto složek. To může mít zásadní negativní dopad nejen na akceschopnost složek IZS, ozbrojených sil, Vojenské policie a Vojenského zpravodajství, ale také na zabezpečení vnitřní bezpečnosti ČR a plnění závazků v rámci NATO.**

## ****Návrh řešení****

* Pokud jde o **nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla**, dle čl. 15 nařízení (EU) 2019/631 ve znění nařízení (EU) 2023/851 **Komise** na základě dvouletých zpráv **v roce 2026 přezkoumá účinnost a dopad tohoto nařízení** a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu. Komise přitom zejména posoudí pokrok v rámci tohoto nařízení při dosahování cílů snížení emisí, s přihlédnutím k technologickému vývoji a významu ekonomicky životaschopného a sociálně spravedlivého přechodu na mobilitu s nulovými emisemi. Na základě tohoto posouzení Komise posoudí nutnost přezkumu cílů uvedených v čl. 1 odst. 5a[[4]](#footnote-4). Komise rovněž posoudí dopady stanovení minimálních prahových hodnot energetické účinnosti pro nové osobní automobily a lehká užitková vozidla s nulovými emisemi uváděné na trh Unie. Ke zprávě se případně připojí návrh na změnu tohoto nařízení.
* V případě **nových těžkých vozidel** dle čl. 15 nařízení (EU) 2019/1242 ve znění nařízení (EU) 2024/1610 **Komise do 31. prosince 2027 přezkoumá účinnost a dopad tohoto nařízení**, zejména s ohledem na cíl dosáhnout klimatické neutrality nejpozději do roku 2050, a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu. K uvedené zprávě se ve vhodných případech připojí legislativní návrh na změnu tohoto nařízení.
* **V rámci výše uvedených přezkumů dotčených nařízení EU by v případě úspěšného vyjednávání s Komisí mohl vzniknout prostor pro prosazení specifických potřeb složek integrovaného záchranného systému, Ministerstva obrany (případně dalších subjektů) v rámci cesty k mobilitě s nulovými emisemi.**
* Debata o emisních cílech pro nové osobní automobily a dodávky byla již na úrovni EU otevřena během podzimu 2024. Tato diskuse má tři hlavní směry – posunutí redukčního cíle pro rok 2025 spojeného s možnými pokutami za jeho neplnění, přesunutí přezkumu nařízení o emisích CO2 z osobních automobilů na rok 2025 (z původně plánovaného 2026) a odsunutí či racionalizaci 100% bezemisního cíle pro rok 2035. Reakce Komise na tyto požadavky jsou prozatím spíše odmítavé. Co se týče možné změny cíle pro rok 2035, vodítka nové Komise obsahují část zmiňující nutnost technologicky neutrálního přístupu, ve kterém budou hrát roli také e-fuels, zohledněné v nadcházející revizi. Cíl samotný však Komise dle dostupných informací měnit neplánuje.
* Tématu se intenzivně věnuje také Česká republika, která připravila non-paper vyzývající k dřívější revizi nařízení o limitech CO2, posunutí redukčního cíle pro rok 2025 a realistickému přehodnocení časového plánu a podmínek pro dosažení konečného cíle snížení emisí CO2. Cílem ČR je získat podporu napříč evropskými státy a získat pro společné prohlášení podobně smýšlející partnery. Vzhledem k velmi podobné iniciativě Itálie proběhlo dne 16. října jednání na pracovní úrovni mezi Ministerstva dopravy a Ministerstva průmyslu a obchodu s italským ministerstvem pro podniky a Made in Italy. Výstupem tohoto jednání je koordinace mezi Českou republikou a Itálií a sloučení souběžně připravených non-paperů. Dokument byl následně prostřednictvím českého a italského stálého zastoupení v Bruselu sdílen s vybranými členskými státy (Slovensko, Rumunsko, Bulharsko, Německo, Francie, Španělsko, Polsko, Maďarsko, Chorvatsko, Malta, Kypr, Řecko, Lotyšsko a Litva) s žádostí o indikaci možného připojení se k iniciativě. Podporu vyjádřilo Rakousko, Bulharsko, Polsko, Rumunsko a Slovensko.
* Společný non-paper byl představen na Radě COMPET (28. listopadu 2024) a na Radě TTE (5. prosince 2024), kde jej alespoň částečně podpořila řada členských států. Zejména zástupci Francie a Německa opakovaně zdůrazňovali urgentnost potřeby řešit možné sankce a naléhali na Komisi, aby v této věci přišla s řešením, přezkumem a flexibilitou.
* **Je proto žádoucí, aby do již probíhajících aktivit Ministerstva dopravy a Ministerstva průmyslu a obchodu byly nově zapojeny i resorty Ministerstva vnitra a Ministerstva obrany, a aby argumenty uvedené v předložené analýze byly zohledněny v dalším vyjednávání za Českou republiku.**
1. **Zákon č. 273/2008 Sb.,** o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů (ochrana bezpečnosti osob, majetku a veřejného pořádku, předcházení trestné činnosti a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony; **zákon č. 320/2015 Sb**., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (ochrana života a zdraví obyvatel, životního prostředí, zvířat a majetku před požáry a jinými mimořádnými událostmi a krizovými situacemi); zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů (požární ochrana, záchranné práce při živelních pohromách aj. mimořádných událostech, **zákon č. 239/2000 Sb.,** o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů (stanoví složky integrovaného záchranného systému a jejich působnost, pokud tak nestanoví zvláštní právní předpis působnost a pravomoc státních orgánů a orgánů územních samosprávných celků, práva a povinnosti právnických a fyzických osob při přípravě na mimořádné události a při záchranných a likvidačních pracích a při ochraně obyvatelstva před a po dobu vyhlášení stavu nebezpečí, nouzového stavu, stavu ohrožení státu a válečného stavu. [↑](#footnote-ref-1)
2. **Zákon č. 222/1999 Sb**., o zajišťování obrany České republiky, ve znění pozdějších předpisů [↑](#footnote-ref-2)
3. Počet ostatních vozidel není veřejně dostupný. [↑](#footnote-ref-3)
4. Z čl. 1 odst. 5a konsolidovaného znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/851 vyplývá, že od 1. ledna 2035 platí snížení ročních průměrných emisí CO2 u nových automobilů a nových lehkých užitkových vozidel o 100 % oproti roku 2021. [↑](#footnote-ref-4)