



## Diplomová práce

# Působení zájmových skupin na hospodářskou politiku: zpřísnování emisních limitů pro mobilní zdroje v EU.

*Studijní program:*

N0311A050009 Hospodářská politika v globálním prostředí

*Autor práce:*

**Bc. Ondřej Petiška**

*Vedoucí práce:*

Ing. Petr Vymětal, Ph.D.  
VŠE

Liberec 2022



## Zadání diplomové práce

# Působení zájmových skupin na hospodářskou politiku: zpřísnování emisních limitů pro mobilní zdroje v EU.

*Jméno a příjmení:*

**Bc. Ondřej Petiška**

*Osobní číslo:*

E19000248

*Studijní program:*

N0311A050009 Hospodářská politika v globálním prostředí

*Zadávací katedra:*

Katedra ekonomie

*Akademický rok:*

2020/2021

## Zásady pro vypracování:

1. Stanovení cílů a formulace výzkumných otázek.
2. Teoreticko-metodologická část, působení zájmových skupin na tvůrce hospodářské politiky: lobbying, expertízy, informace.
3. Představení, analýza současného stavu a vývoj tématu mobilních zdrojů znečištění.
4. Proces přijímání nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631: analýza stakeholderů, jejich pozic a aktivit.
5. Formulace závěrů a zhodnocení výzkumných otázek.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování práce:

Jazyk práce:

65 normostran

tištěná/elektronická

Čeština

### Seznam odborné literatury:

- GREENWOOD, Justin. 2017. *Interest Representation in the European Union*. 4<sup>th</sup> ed. London: Palgrave. ISBN 978-1-137-49132-9.
- GULBRANDSEN, Lars H. a Anne Raaum CHRISTENSEN. 2014. EU Legislation to Reduce Carbon Emissions from Cars: Intergovernmental or Supranational Policy Making? *Review of Policy Research* [online]. **31**(6): 503-528 [cit. 2020-10-14]. ISSN 1541132X. Dostupné z: doi:10.1111/ropr.12100
- KLUVER, Heike. 2013. *Lobbying in the European Union: Interest Groups, Lobbying Coalitions, and Policy Change*. Oxford: Oxford University Press. ISBN 978-0-19-965744-5.
- MÜLLER, Karel B., Šárka LABOUTKOVÁ a Petr VYMĚTAL. 2010. *Lobbing v moderních demokraciích*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-3165-0.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011. In: *Úřední věstník*. L 111/13, 25.4.2019. Dostupné také z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX:32019R0631>.
- PROQUEST. 2020. *Databáze článků ProQuest* [online]. Ann Arbor, MI, USA: ProQuest. [cit.2020-09-26]. Dostupné z: <http://knihovna.tul.cz>

Konzultant: doc. Ing. Šárka Laboutková, Ph.D.

Vedoucí práce:

Ing. Petr Vymětal, Ph.D.

VŠE

Datum zadání práce:

1. listopadu 2020

Předpokládaný termín odevzdání: 31. srpna 2023

L.S.

doc. Ing. Aleš Kocourek, Ph.D.  
děkan

prof. Ing. Jiří Kraft, CSc.  
vedoucí katedry

V Liberci dne 1. listopadu 2020

## Prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci jsem vypracoval samostatně jako původní dílo s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé diplomové práce a konzultantem.

Jsem si vědom toho, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu Technické univerzity v Liberci.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Technickou univerzitu v Liberci; v tomto případě má Technická univerzita v Liberci právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Současně čestně prohlašuji, že text elektronické podoby práce vložený do IS/STAG se shoduje s textem tištěné podoby práce.

Beru na vědomí, že má diplomová práce bude zveřejněna Technickou univerzitou v Liberci v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů.

Jsem si vědom následků, které podle zákona o vysokých školách mohou vyplývat z porušení tohoto prohlášení.

# **Působení zájmových skupin na hospodářskou politiku: Analýza stakeholderů, jejich pozic a aktivit, v tématu zpřísnování emisních limitů pro mobilní zdroje v EU**

## **Anotace**

Diplomová práce se zabývá problematikou působení zájmových skupin na hospodářskou politiku ve specifickém prostředí Evropské unie. Konkrétně se práce zabývá nařízením EU, které stanovuje emisní limity u mobilních zdrojů znečištění. Ačkoli se jedná o velice důležité téma pro mnoho stakeholderů, nelze říci, že by panoval společenský konsenzus nad zněním tohoto nařízení. Teoreticko-metodologická část práce je zaměřena na zájmové skupiny a jejich možnosti, jak ovlivnit legislativní proces EU. Empirická část nejprve navazuje analýzou současného stavu a vývoje legislativy v tématu emisí CO<sub>2</sub> z mobilních zdrojů, a poté se zabývá postoji klíčových stakeholderů, kteří vystupovali v konzultacích k návrhu nařízení. Na konec jsou pak analyzovány změny v nařízení provedené během procesu přijímání a je určena jejich potenciální spojitost s postoji stakeholderů.

## **Klíčová slova**

Lobbying, emise CO<sub>2</sub>, Evropská unie, stakeholdeři, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631, elektromobilita, Evropská komise

# **The influence of interest groups on economic policy: Analysis of stakeholders, their positions and activities, in the topic of emission limits reduction for mobile sources in the EU**

## **Annotation**

The diploma thesis deals with the issue of the influence of interest groups on economic policy in the European Union. Specifically, the work deals with the EU regulation, which sets emission limits for mobile sources of pollution. Although this is a very important topic for many stakeholders, it cannot be said that there is a social consensus on the wording of this regulation. The theoretical-methodological part of the work is focused on interest groups and their possibilities to influence the EU legislative process. The empirical part first continues with an analysis of the current state and development of legislation on the topic of CO<sub>2</sub> emissions from mobile sources. After that, the work deals with the attitudes of key stakeholders who attended the consultations for the proposal for the regulation. At the end of this chapter, changes in the regulation made during the adoption process are analyzed, and their potential connection with stakeholder attitudes is determined.

## **Key Words**

Lobbying, CO<sub>2</sub> emissions, European Union, stakeholders, Regulation (EU) 2019/631 of the European Parliament and of the Council, elektromobility, European Commission

## **Poděkování**

V této části bych chtěl poděkovat vedoucímu mé diplomové práce panu doc. Ing. Petru Vymětalovi, Ph.D. za odborné vedení, ale také za trpělivost, ochotu a čas, které mi věnoval při řešení problematiky této práce. Poděkování patří také mé rodině a mým nejbližším, kteří mě podporovali nejen při psaní této práce, ale také po celou dobu studia.





# Obsah

<b>Seznam ilustrací.....</b>	<b>13</b>
<b>Seznam tabulek.....</b>	<b>14</b>
<b>Seznam zkratk.....</b>	<b>15</b>
<b>Úvod.....</b>	<b>17</b>
<b>1. Působení zájmových skupin na tvůrce hospodářské politiky: lobbying, expertízy, informace.....</b>	<b>20</b>
<b>1.1 Zájmové skupiny.....</b>	<b>20</b>
1.1.1 Teorie zájmových skupin.....	20
1.1.2 Funkce zájmových skupin.....	21
<b>1.2 Lobbying.....</b>	<b>22</b>
1.2.1 Vymezení a teoretické základy.....	23
1.2.2 Taktiky lobbyingu.....	25
1.2.3 Regulace lobbyingu.....	29
<b>1.3 Instituce zapojené v jednotlivých fázích legislativního procesu EU.....</b>	<b>35</b>
1.3.1 Evropská komise.....	35
1.3.2 Evropský parlament.....	36
1.3.3 Rada EU.....	38
1.3.4 Proces přijímání legislativy v EU.....	40
<b>1.4 Specifika lobbyingu v prostředí EU.....</b>	<b>43</b>
1.4.1 Specifika lobbyingu v Evropské komisi.....	47
1.4.2 Specifika lobbyingu v Evropském parlamentu.....	48
1.4.3 Specifika lobbyingu v Radě EU.....	48
1.4.4 Registr transparentnosti Evropské unie.....	49
<b>2. Analýza současného stavu, vývoj tématu mobilních zdrojů znečištění.....</b>	<b>52</b>
<b>2.1 Problematika životního prostředí v kontextu emisí CO<sub>2</sub>.....</b>	<b>52</b>
2.1.1 Změny klimatu.....	53
2.1.2 Faktory ovlivňující změnu klimatu.....	53
2.1.3 Emise CO <sub>2</sub> .....	54
2.1.4 Mobilní zdroje emisí CO <sub>2</sub> v číslech.....	56
<b>2.2 Analýza vývoje legislativy v tématu omezování emisí CO<sub>2</sub>.....</b>	<b>60</b>

2.2.1 Mezinárodní právní předpisy upravující emise CO <sub>2</sub> .....	61
<b>2.3 Současný stav v tématu mobilních zdrojů znečištění – interpretace nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631.....</b>	<b>65</b>
2.3.1 Specifické cíle emisí CO <sub>2</sub> .....	66
2.3.2 Způsob měření emisí CO <sub>2</sub> .....	66
2.3.3 Sankce za nedodržení specifických cílů .....	67
2.3.4 Prvky pro nákladově efektivnější dosažení specifických cílů .....	68
2.3.5 Cíle pro další roky .....	69
<b>3. Proces přijímání nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631: analýza stakeholderů, jejich pozic a aktivit. ....</b>	<b>70</b>
<b>3.1 Průběh procesu přijímání nařízení.....</b>	<b>70</b>
3.1.1 Návrh v Komisi .....	71
3.1.2 Stanovisko hospodářského a sociálního výboru .....	89
3.1.3 Projednávání v Radě EU.....	90
3.1.4 Jednání v Evropském parlamentu.....	93
<b>3.2 Stakeholders.....</b>	<b>96</b>
3.2.1 Obyvatelé EU .....	97
3.2.2 Dodavatelé autodílů a materiálů .....	98
3.2.3 Energetické firmy a firmy zabývající se prodejem paliv .....	98
3.2.4 Výrobci automobilů.....	99
3.2.5 Environmentální organizace .....	101
<b>4. Formulace závěrů a zhodnocení výzkumných otázek.....</b>	<b>103</b>
<b>Seznam použité literatury.....</b>	<b>106</b>
Tištěná literatura .....	106
Internetové zdroje.....	108

## Seznam ilustrací

Obrázek 1 Legislativní postup ve druhém a třetím čtení.....	42
Obrázek 2 Graf rozložení zájmů v registru transparentnosti EU.....	50
Obrázek 3 Koláčový graf typů subjektů v registru transparentnosti. ....	51
Obrázek 4 Vývoj průměrných emisí u nových osobních automobilů v EU [g CO <sub>2</sub> /km] ....	57
Obrázek 5 Podíl jednotlivých zdrojů na celkových emisích CO <sub>2</sub> v EU v roce 2020 .....	58
Obrázek 6 Rozložení producentů CO <sub>2</sub> v resortu dopravy .....	58
Obrázek 7 Podíl nově registrovaných osobních automobilů podle typu paliva v EU [%]..	59
Obrázek 8 Časová osa nejvýznamnějších klimatických dohod.....	63
Obrázek 9 Názory na budoucí cíle emisí CO <sub>2</sub> v jednotlivých státech.....	73
Obrázek 10 Názory na budoucí cíle emisí CO <sub>2</sub> napříč odvětvími.....	75
Obrázek 11 Zahnutí do cílových emisí celý životní cyklus vozidla .....	76
Obrázek 12 Implementace jízd v reálných podmínkách do měření emisí CO <sub>2</sub> .....	79
Obrázek 13 Názory stakeholderů na důležitost opatření ke snížení emisí CO <sub>2</sub> .....	81
Obrázek 14 Struktura aliance společností na ochranu spotřebitele .....	82
Obrázek 15 Provázanost stakeholderů z Nizozemska .....	84
Obrázek 16 Vztahy mezi jednotlivými organizacemi environmentálního zaměření .....	86
Obrázek 17 Časová osa průběhu přijímání nařízení 2019/631 v Radě a Parlamentu.....	96

## Seznam tabulek

Tabulka 1 Přehled způsobů přímého a nepřímého lobbování .....	27
Tabulka 2 Hodnoty přijatelných darů v jednotlivých orgánech EU.....	34
Tabulka 3 Rozložení poslaneckých skupin v Evropském parlamentu .....	37
Tabulka 4 Emise oxidu uhličitého z vybraných fosilních paliv .....	56
Tabulka 5 Srovnání režimu NEDC a WLTP .....	67
Tabulka 6 Emise CO <sub>2</sub> výrobců automobilů v Evropě k roku 2020.....	101

## Seznam zkratek

ACEA	Evropská asociace výrobců automobilů (l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles)
COP	Konference smluvních stran (Conference of the Parties)
ČR	Česká republika
DG	Generální ředitel (Directorate-General)
EFOA	European Fuel Oxygenates Association
EHSV	Evropský hospodářský a sociální výbor
EK	Evropská komise
EP	Evropský parlament
ESCA	European Small Volume Car Manufacturers Alliance
EU	Evropská unie
EUR	Euro
FIA	Mezinárodní automobilová federace (Fédération Internationale de l'Automobile)
GEMOSZ	Národní asociace prodejců motorových vozidel (Gépjármű Márkakereskedők Országos Szövetsége)
HDP	Hrubý domácí produkt
JAMA	Japan Automobile Manufacturers Association

LCA	Posuzování životního cyklu (life cycle assessment)
LCV	Lehké užitkové vozidlo (light commercial vehicle)
MASZSZ	Národní konfederace maďarských odborových svazů (Magyar Szakszervezeti Szövetség )
NEDC	Nový evropský jízdní cyklus (New European Driving Cycle)
NGO	Nestátní nezisková organizace (non-governmental organization)
OSN	Organizace spojených národů
PEMS	Přenosný systém měření emisí (portable emissions measurement system)
RDE	Měření emisí v běžném provozu (Real Driving Emission)
RON	Oktanové číslo (Research Octane Number)
RVO	Nizozemská podniková agentura (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland)
STK	Stanice technické kontroly
T&E	Transport & Environment
TI	Transparency International
USA	Spojené státy americké
WLTP	Celosvětové harmonizované zkušební postupy pro lehká vozidla (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure)
ZLEV	Vozidlo s nulovými nebo nízkými emisemi (Zero Low Emission Vehicles)

## Úvod

Ve své práci se budu věnovat působení zájmových skupin na hospodářskou politiku. Tato problematika je totiž nedílnou součástí každé demokratické společnosti, ačkoli je mezi širokou veřejností poměrně kontroverzní, nepochopená a často považovaná za něco neetického, případně dokonce trestného. Uplatňování, ať už osobních nebo veřejných zájmů, však ani zdaleka nemusí znamenat drahé dary či obálky s penězi pro úředníky nebo politiky. V praxi daleko častěji figurují spíše relevantní informace a silné argumenty. Mezi negativními jevy, jakými jsou například korupce, úplatkářství nebo zneužití pravomoci úřední osoby a lobbingem, který je nejenom legální, ale dokonce žádoucí, existuje poměrně tenká hranice. Tyto pojmy jsou často zaměňovány nejen mezi veřejností, ale dokonce i v médiích. Jedním z důvodů pro výběr tohoto tématu tak bylo i bližší porozumění této hranici a snaha poukázat právě na nezbytnost lobbingu a prosazování zájmů v moderním světě.

Ačkoli toto téma může na širokou veřejnost působit jako něco, co se týká pouze zlomku nejbohatších a nejvlivnějších lidí, prosazování vlastních zájmů patří mezi základní práva každého občana. Na druhou stranu i v moderních demokraciích existuje určitá nerovnoměrnost rozdělení moci. Zvolení politici tak mají moc rozhodovat o dalším směřování státu nebo prosadit zákony, které se mohou výrazně dotknout každého z nás. Avšak s velkou mocí přichází i velká zodpovědnost. Zodpovědnost vůči všem občanům rozhodovat v rámci veřejného blaha. Ani sebevzdělanější politici, však nemohou mít všechny relevantní informace, které by mohly jejich rozhodování ovlivnit. Etický lobbing tak poskytuje tvůrcům politiky možnost vyslechnout si relevantní argumenty a odborné poznatky zájmových skupin, které se v dané problematice dlouhodobě pohybují. Dalším důvodem, proč jsem si toto téma zvolil pro svou diplomovou práci, je ambice ukázat lobbing nejen jako nezbytnou součást demokracie, ale také jako způsob, jakým může kdokoli legitimně prosadit své zájmy.

Mezi nejvýznamnější ekonomické trendy je v posledních letech stále častěji zařazována globalizace, jejímž vlivem světová ekonomika získává polycentrický charakter. S globalizací je také nerozlučně spjata integrace států do větších konkurenceschopnějších

celků. Jedním z takových ekonomických center je právě i Evropská unie, která v rámci společné politiky vydává množství nařízení a směrnic, které poté ovlivňují legislativu jejích členských států. Je to tedy logicky právě Brusel, kam se nyní upnuly snahy lobbistů, kteří tak na jednom místě mohou ovlivnit normy pro téměř celý kontinent. Proces přijímání zákonů v Evropské unii je však výrazně odlišný oproti národním postupům. V této diplomové práci se tak budu věnovat velice specifickému prostředí, ve kterém příslušně zájmové skupiny disponují ročními rozpočty v řádech miliard eur.

Konkrétně se bude tato práce zabývat nařízením EU, které stanovuje emisní limity pro mobilní zdroje, o kterém si troufnu tvrdit, že je jedním z nejnápadnějších témat nejen současnosti, ale i blízké budoucnosti. Navíc stejně jako samotný pojem lobbying, vyvolává toto téma mnoho kontroverzí s radikálními postoji a pozicemi na obou protipólech. Je tedy velice zajímavé sledovat, jaké zájmové skupiny napříč různými odvětvími mohly mít vliv na přijímání tohoto nařízení.

Na rozdíl od České republiky vede Evropská unie rejstřík lobbistů, což činí celý legislativní proces transparentnějším. Kromě odborné literatury, která bude využita k definici základních pojmů a souvislostí v této problematice, budou využity i oficiální webové stránky jednotlivých orgánů EU, kde Evropský parlament, Komise i Rada EU zveřejňují nejen příslušná nařízení a návrhy legislativy, ale také své vnitřní dokumenty, pracovní postupy a záznamy o jednání se všemi zúčastněnými stranami. Klíčovým zdrojem pak budou odpovědi stakeholderů ve veřejné konzultaci pořádané Evropskou komisí, za účelem stanovení adekvátních emisních cílů v chystaném návrhu nařízení.

Práce je strukturována do tří částí. Teoreticko-metodologická část se bude zabývat působením zájmových skupin na tvůrce hospodářské politiky, charakterizuje metody a postupy lobbování, popíše legislativní proces v EU, kde vtipuje klíčové instituce, a nakonec popíše specifika lobbingu v legislativním procesu EU.

Empirická část práce se pak zaměří na analýzu vývoje a současného stavu v tématu emisí CO<sub>2</sub>. Konkrétně na nařízení Evropského parlamentu a Rady EU, které se zabývá



zpřísnováním norem pro emise CO<sub>2</sub> u nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel.

Poslední, praktická část se již bude zabývat samotným procesem přijímání nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631. Popíše stanoviska klíčových stakeholderů, přičemž se zaměří především na účastníky veřejné konzultace s Komisí. Poté se zaměří na návrhy změn jednotlivých legislativních orgánů, a na závěr zhodnotí, jaká stanoviska stakeholderů byla do přijatého nařízení nakonec implementována.

Cílem práce je tedy zjistit, které zájmové skupiny, mohly mít vliv na přijímání a samotné znění příslušného nařízení Evropského parlamentu a Rady, a vytyčit jejich role v tomto procesu.

Na základě tohoto cíle bude práce také hledat odpovědi na výzkumné otázky:

- Jakými způsoby mohou zájmové skupiny vstupovat do procesu rozhodování v rámci EU?
- Jaké jsou postavení a cíle jednotlivých zájmových skupin v tématu zpřísnování emisních limitů?

# **1. Působení zájmových skupin na tvůrce hospodářské politiky: lobbying, expertízy, informace.**

Z teoretického ukotvení je nejprve nutné vymezit základní pojmy jako zájmová skupina, transparentnost a lobbying, aby nedocházelo k jejich záměně například s korupcí.

Následně se kapitola zaměří na popis legislativního procesu v EU. Zde bude nejprve vysvětleno, jakým způsobem evropská legislativa vzniká, a které instituce se v jednotlivých fázích do tohoto procesu zapojují. Díky tomu bude později možné určit proč, a na které instituce nejčastěji zájmové skupiny cílí a pochopit způsoby, jakými konkrétně se mohou zájmové skupiny prosadit ve specifickém prostředí Evropská unie.

## **1.1 Zájmové skupiny**

Teorie zájmových skupin se zakládá na předpokladu, že každý jedinec kdekoli na světě má své specifické zájmy. Tyto zájmy jsou pak obvykle sdíleny s větším počtem dalších jedinců, kteří se mohou dále sdružovat, a vytvářet tak takzvané zájmové skupiny (Laboutková, 2010).

Možnost takového sdružování do skupin je jedním ze základních prvků demokratických států. V České republice je toto právo zaručeno v Listině základní práv a svobod, která v článku 20, odstavcích 1 a 2 uvádí „(1) Právo svobodně se sdružovat je zaručeno. Každý má právo spolu s jinými se sdružovat ve spolcích, společnostech a jiných sdruženích. (2) Občané mají právo zakládat též politické strany a politická hnutí a sdružovat se v nich“ (Česká národní rada, 1992). Občané tak mohou vyjádřit svůj postoj nejen účastí u voleb nebo členstvím v politické straně, ale také mohou své zájmy a potřeby prosazovat právě pomocí nejrozličnějších zájmových skupin.

### **1.1.1 Teorie zájmových skupin**

Na úvod této subkapitoly je třeba poznamenat, že neexistuje jedna obecně přijímaná definice zájmové skupiny, jelikož tento pojem prostupuje napříč několika vědními disciplínami. Za jednu ze základních je považována definice německého sociologa Maxe Webera, který vymezuje zájem jako „čistě účelově racionální orientaci sociálního jednání, která vede ke

*stejnorodým očekáváním všech zúčastněných aktérů*“ (Kubátová, 2012, s. 172). Z této definice je tedy zřejmé, že podle Webera jsou jednotlivci motivováni ke vstupu do zájmové skupiny čistě svými osobními ekonomickými zájmy (Kubátová, 2012).

Od tohoto pojetí se dále odvíjejí další definice, které navíc přidávají pojmy jako politická strana, nebo nátlaková skupina. Například J.J. Richardson uvádí, že zájmová skupina není závislá na vládě ani politických stranách, a naopak se snaží ovlivnit ve svůj prospěch jejich rozhodování. Hlavním rozdílem mezi politickou a zájmovou skupinou je tedy ten, že zájmová skupina reprezentuje pouze své zájmy a jejím cílem obvykle není vládnout. Pod pojmem „své zájmy“ si však nemusíme nutně představit pouze vlastní iniciativu, ale například i snahu odvrátit politická rozhodnutí, která by mohla potenciálně ohrozit danou zájmovou skupinu (Laboutková, 2009).

Stručnou, avšak výstižnou definici uvádějí ve své publikaci K. Schubert a M. Kleinová, kteří označují zájmové skupiny jako „*soukromé organizace, jejichž úlohou je zastupovat sociální, politické nebo hospodářské zájmy svých členů*“ (Fiala, 1999, s.56).

Někteří autoři pak vycházející z přístupu U. von Alemanna, který se zakládá na odlišnostech mezi pojmy zájmová a nátlaková skupina. Například Říchová (2007) vytváří ve své publikaci dvě odlišné kategorie, do kterých lze zájmové skupiny řadit. Jako první uvádí vlastní zájmové skupiny, které se svými postoji a zájmy nachází spíše v ekonomické sféře. Tato skupina je svým fungováním blízká výše uvedeným definicím, a soustřeďuje se především na obhajobu zájmů svých členů. Oproti tomu do druhé skupiny – zájmové/nátlakové řadí spíše skupiny založené na svých ideologických cílech. Tyto skupiny pak působí především na poli environmentálních problémů, či na obhajobě lidských práv. Obě tyto skupiny však mají stále stejnou podstatu, tedy utvoření skupiny, za účelem ovlivňování veřejné politiky, ovšem beze snahy získat moc.

### **1.1.2 Funkce zájmových skupin**

Kromě obecných definic zájmových skupin, je nutné uvést také funkce, které ve společnosti mohou zastávat. Jak už bylo zmíněno v definici, nejdůležitější funkcí, kterou zájmové skupiny společnosti předkládají je účast na veřejné politice. V politologické literatuře, lze

nalézt poměrně dobrou shodu na pěti základních politických funkcích. Jak ale vyplývá z předešlých subkapitol, ne každá zájmová skupina musí mít za cíl ovlivňovat politiku. Dokonce by se dalo říci, že takových skupin je menšina. Je však nutné uvědomit si, že každá zájmová skupina se potenciálně může stát aktérem ve veřejné politice státu (Mareš a Fiala, 2003).

Mezi základní funkce zájmových skupin se řadí (Mareš a Fiala, 2003):

- **funkce artikulace zájmů** – zájmové skupiny zjišťují latentní zájmy svých členů, a formulují je do konkrétních stanovisek a požadavků, které potom mohou předkládat politickým institucím
- **funkce agregace zájmů** – proces, podobný svým charakterem artikulaci zájmů, během něhož je utvářena společná vůle skupiny. Laboutková (2010) poukazuje na to, že ačkoli existuje zřejmá podoba mezi artikulací a agregací zájmů, v demokratických společnostech jsou realizovány odlišnými strukturami (agregace je realizována menším počtem osob).
- **funkce selekce zájmů** – tato funkce je důležitá především kvůli omezené schopnosti nositelů politické moci reagovat na všechny požadavky. Zájmové skupiny tedy utvářejí žebříček svých priorit, tak aby nebyli příslušné politické orgány přehlcneny, a byli schopny reagovat na nejpálčivější veřejné problémy.
- **funkce politické integrace** – snaha zájmových skupin získat pocit vzájemné sounáležitosti a loajality k základům politického systému (ústava, demokracie)
- **funkce legitimační** – samotné podílení se na přípravě politických rozhodnutí, které přispívá k jejich legitimitě.

## 1.2 Lobbying

Aby mohly zájmové skupiny naplnit své cíle je obvykle potřeba oslovit správné lidi na správných místech. Takováto forma prosazování zájmů bývá v odborné literatuře označována termínem lobby. V této kapitole se práce zaměří právě na téma lobbyingu, jeho

odlišnosti oproti korupci, regulaci v Evropské unii, určí hlavní zásady pro efektivní lobbying, a nakonec určí také specifika lobbování v EU.

### 1.2.1 Vymezení a teoretické základy

Autoři odborné literatury se shodují na tom, že neexistuje jednotná nebo univerzální definice pojmu lobbying. Některé definice jsou široké a poskytují spíše výčet možností lobbování. Užší definice se pak zaměřují zejména na hlavní cíl lobbingu, a to zastupování zájmů formou působení na rozhodnutí příslušných jedinců či orgánů. Často se lze také setkat s definicemi na základě vymezení vůči korupci, a poukazování na vzájemné rozdíly mezi těmito pojmy. V následujících odstavcích bude uvedeno několik odborných definic napříč různými autory a odbornými portály.

Ústav pro jazyk český Akademie věd České republiky definuje lobbying podle slova Lobby, tedy nátlakové skupiny, snažící se prosadit své zájmy. Jedná se sice o poměrně strohou definici tohoto slova, nicméně zde můžeme pozorovat, že v českém jazyce se na rozdíl od anglického slova „lobbying“, sice zachovávají dvě b, ale dále píšeme pouze příponu -ing (Ústav pro jazyk český AV ČR, 2022).

Definici, kterou by bylo možné označit jako obecně přijímanou uvádí ve své publikaci „Lobbying, pluralism, and democracy“ jeden z předních evropských odborníků na lobbying Luigi Graziano. Ten lobbying definuje jako *„specializovanou a odbornou reprezentaci prostřednictvím široké škály prostředků, které v zásadě vylučují korupční výměnu služeb. Jako reprezentant partikulárních zájmů lobbista dodává informace a technicko-odborné expertízy, které mohou být užitečné a někdy rozhodující při definování legislativní a správní regulace“* (Foukal, 2015). Podobně jako tato definice, cílí na rozdíly oproti korupci i definice společnosti Transparency International: *„Lobbying je v podstatě zastupování zájmů. Jde o aktivitu, kterou má možnost dělat jakýkoliv občan, a která spočívá v kontaktu s politickými zástupci a upozorňování na zájmy daných skupin“* (Kotora, 2022). Kotora pak dále zdůrazňuje, že lobbying je zcela legitimní, ba i žádoucí, formou politického nebo sociálního vyjádření, díky kterému mohou být vyslyšeny i potřeby menšin, které by jinak nemusely dostat prostor. Zároveň však připomíná důležitost transparentnosti takového jednání (Kotora, 2022).

Encyklopedie Britannica definuje lobbying jako „*jakýkoli pokus jednotlivců nebo soukromých zájmových skupin ovlivnit rozhodnutí vlády*“ (Duignan, 2022). Zároveň také uvádí, že určité formy lobbyingu jsou nezbytné pro jakýkoli politický systém (Duignan, 2022).

Z české odborné literatury rozhodně stojí za zmínku publikace Lobbying v moderních demokraciích, která poukazuje na další významy anglického slova lobby. Uvádí však, že v posledních desetiletích je v politickém pojetí slovo „lobbying“ chápáno především jako přesvědčování či ovlivňování veřejných činitelů. Ostatní významy souvisí tedy spíše s historickým vývojem tohoto slova (například podle vstupní haly nebo veřejného prostoru v blízkosti jednacího sálu). S dalšími autory se pak shoduje na tom, že lze určit několik základních bodů, které by měla splňovat „ideální definice“. Těmi jsou (Vymětal, 2010):

- vymezení lobbyingu vůči korupci,
- vymezení lobbyingu od reprezentace zájmů prostřednictvím volených zástupců,
- definování lobbyingu jako informačního zdroje a zdroje odborných expertíz,
- definování aktérů v procesu lobbyingu (lobbovaný, lobbista):
  - lobbista či skupina lobbistů prosazující vlastní zájmy,
  - lobbista či skupina lobbistů jednající v zájmu jiné osoby nebo subjektu,
- jasné vymezení cílů lobbyingu

V samotné legislativě České republiky, bychom zatím hledali definici slova lobbying marně. Přestože v Evropské unii můžeme pozorovat začátky regulace lobbyingu již v 90. letech 20. století, v ČR stále neexistuje zákon, který by exaktně vymezil, či vůbec uváděl slovo lobbying. Nicméně v návrzích zákonů, které neprošly legislativním procesem, se můžeme setkat s definicemi následujícími definicemi (Lobby Europe, 2022; AION CS, 2022).

Podle věcného záměru zákona o lobbyingu z roku 2017, měl být lobbying definován jako „*opakovaná činnost vykonávaná systematicky a organizovaně za účelem ovlivnění veřejného rozhodování (při přípravě, schvalování a projednávání návrhů obecně závazných právních předpisů a dokumentů strategické, koncepční a plánovací povahy*“ (Paseková, 2017). Podle návrhu zákona z roku 2021, by bylo slovo lobbování definováno jako činnost spočívající v

komunikaci, uskutečňovaná za účelem ovlivňování lobbovaného v dále specifikovaných situacích. Těmi jsou například příprava, projednávání a schvalování určitých právních předpisů, nebo ratifikace mezinárodní smlouvy. Obě tyto definice pak dávají zvláštní důraz na systematickosti a soustavnosti činnosti, aby mohla být považována za lobbying (AION CS, 2022).

### **1.2.2 Taktiky lobbyingu**

V této subkapitole se bude práce věnovat způsobům, ať už přímým nebo nepřímým, kterými lze zájmy prosazovat, a zároveň poukáže na některé zásady, jak tyto metody využívat pro úspěšné dosažení stanovených cílů.

Někteří autoři chápou formy lobbyingu nejen jako přímou (direct) a nepřímou (indirect), ale také například jako úzké pojetí (osobní styk) nebo široké pojetí (celá komunikační strategie vůči lobbovanému). Pro všechny tyto varianty ale platí, že ačkoli se jedná o dialog více subjektů v různých postaveních, pro úspěšný (tzv. win-win) výsledek, by měl být vztah mezi subjekty vyrovnaný. Různé formy doprošování na jedné či druhé straně, nebo naopak arogance, nemohou být předpoklady pro úspěšný vztah lobbista-lobbovaný. Přestože obě strany mohou narazit na zeď nedůvěry, která může jednání do značné míry znepříjemnit, mělo by jít vždy především o snahu k porozumění, a hledání řešení, které by mohlo být oboustranně přínosné. Lobbying se totiž na všech úrovních (od komunální až po nadnárodní) vyznačuje především svým informačním přínosem (Nekvapil, 2021).

Meiner a Blum (2019) ve své publikaci srovnávají vlastnosti dobrého lobbisty s hráčem šachu. Především vyzdvihují tyto body:

- Porozumění celkové situaci
- Náležitě čtení hry
- Převzetí kontroly nad celou situací

Ačkoli tyto body zní poměrně razantně, možná až hraničně s korupcí, lze toho dosáhnout i pomocí etického lobbyingu. Dobrý lobbista se po zorientování v situaci a vyhodnocení svých šancí a potenciálně úspěšných strategií, musí popasovat především se sběrem a interpretací

všech dostupných informací, ze kterých potom společně s lobbovaným může vyvodit relevantní závěry (Meier a Blum, 2019). Nekvapil (2021) pak upozorňuje na to, že pro funkční lobbingsovou strategii je nutný dobrý vztah lobbisty a jeho zaměstnavatele (klienta), kdy lobbista musí znát i slabé články klienta. Pro zaměstnavatele je to také vhodná příležitost zasvětit někoho „zvnějšku“ do dané problematiky, kterou bude moci dále interpretovat příslušným orgánům. Z každého takového problému či tématu se nejprve musí stát téma politické, a teprve potom přichází lobbista s konkrétními návrhy pro jeho řešení. Existuje několik metrik, na základě kterých lze lobbistické aktivity dělit, například jednorázové a systematické, přímé a nepřímé, nebo aktivity pro vlastní či obecný užitek.

Přední světový expert na lobbings Daniel Gueguen (2008) pak dělí lobbingsové strategie na:

- **Negativní** – jedná se o poměrně ofenzivní strategii, která nenabízí alternativní řešení. Formami negativní strategie jsou například odmítání a blokování návrhů a zákonů, petice za jejich zrušení nebo negativní veřejná prohlášení
- **Defenzivní** – tato strategie se zakládá především na obraně již dříve získaných privilegií, nebo na snaze o zachování současného stavu. Často také bývá reakcí na veřejná prohlášení či akce, proti nynějšímu, klientovi vyhovujícímu stavu věcí.
- **Reaktivní** – v Evropě poměrně oblíbená strategie, kdy lobbista vyčkává, a nepodniká žádné akce bez alternativního řešení situace. Správným impulsem pro reakci může být buď zjišťování veřejného mínění samotné instituce nebo reakce ex post na nedostatky vyplynulé z přijatého návrhu. Formami této strategie může být například komparace četností určitého (pozitivního či negativního) jevu před a po přijetí zákona.
- **Proaktivní** – pomocí tlaku stakeholderů během procesu přijímání zákona. Stakeholderům umožňuje ovlivňovat vývoj přijímání zákona či vyhlášky ještě před tím, než vstoupí v platnost. Zde figuruje například tvorba aliancí za účelem získání většího vlivu, či určení závazků jednotlivých stran. V proaktivních strategiích jsou ještě více vyžadovány vlastnosti jako důvěryhodnost a transparentnost.

Další možné členění lobbistických strategií, je již zmíněné přímé a nepřímé lobbování. Za přímé lobbování lze považovat bezprostřední působení na příslušné jedince, popřípadě jejich



nejbližší okolí, které spočívá v oboustranné výměně informací mezi subjekty. Přímé lobování je nejčastější formou prosazování u profesionálních lobbistů. Oproti tomu nepřímé, zprostředkované lobování je svou podstatou spíše masové a anonymní. V takových případech na veřejné činitele již nepůsobí lobbista, ale sami občané nebo občanské společnosti (Vymětal, 2010).

*Tabulka 1 Přehled způsobů přímého a nepřímého lobování*

<b>Způsoby přímého lobování</b>	<b>Způsoby nepřímého lobování</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Osobní návštěva, dopis, telefonát, email</li> <li>• Pozvánky na akci</li> <li>• Členství ve výboru</li> <li>• Prezentace pozic a organizované debaty</li> <li>• Formální žádost</li> <li>• Příspěvky na politické kampaně</li> <li>• Věcné, informační a finanční příspěvky</li> <li>• Odborné konzultace</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vzdělávací kampaně</li> <li>• Letákové kampaně</li> <li>• Odborné semináře a konference</li> <li>• Sponzoring konkrétních výzkumů</li> <li>• Reklamy v médiích</li> <li>• Soudní cesta</li> </ul>

Zdroj: vlastní zpracování podle Vymětal, 2010 a Schendelen, 2010.

V publikaci Machiavelli in Brussels: The Art of Lobbying the EU od van Schendelaena jsou mezi přímý lobbying řazeny také petice, demonstrace, bojkoty, stávky, tiskové konference nebo angažování masových médií, avšak podle výše uvedené definice lze tyto formy považovat spíše za nepřímý lobbying, který není individuální a není cílen direktivně na veřejné činitele. Mezi nepřímé formy pak publikace řadí spíše direktivní působení na národní a nadnárodní sdružení, zájmové skupiny, odbornou veřejnost a známé osobnosti (Schendelen, 2010).

Organizace Transparency International se v dokumentu „Lobbying v Evropě“ zabývá mj. rozdílem mezi skrytým uplatňováním vlivu a formálním, profesionálním lobbyingem. Zatímco v nedávné minulosti se značná část lobbistických aktivit odehrávala mimo oficiální kanály, a nemohla tak být sledována veřejností, posledních letech můžeme sledovat stále větší profesionalizaci lobbyingu. U neformálních lobbistických aktivit se setkáváme především s formami přímé komunikace. V takovém případě, ale hrozí vznik různých elitářských skupin. Do nedávna také byla zcela běžná taktika zapojovat se do vládních

delegací při zahraničních cestách, společně s lobbovaným navštěvovat VIP lože na fotbalových stadionech, letištní salonky nebo golfové kluby. Nyní ale můžeme sledovat značný nárůst profesionálních lobbystických firem, které získávají smluvní pověření reprezentovat zájmy klientů u příslušných orgánů (Transparency International, 2015).

Specialistka na marketing a komunikaci Claire Miller na blogu Quorum, zabývajícím se veřejnými záležitostmi uvádí, že existuje několik důležitých doporučení pro úspěšné lobbování, které je využitelné všemi společnostmi. Prvním z nich je průběžné sledování dialogů či příspěvků na sociálních sítích, které se zabývají danou problematikou. Díky tomu lze identifikovat potenciální strategické či mediální partnery, kteří se zabývají stejnými problémy. S takovými partnery pak lze vybudovat alianci s mnohem větším vlivem a dosahem. Dalším tipem je například průběžně proaktivně informovat stakeholdery o výsledcích své organizace a budovat tak silné PR. Kromě dobré reputace pak společnost může později působit jako vhodný zdroj odborných informací v určité problematice (Miller, 2021).

Kancelář pro vládní vztahy na universitě v Illinois také uvádí několik tipů, jak dosáhnout při lobbování svého cíle. Mezi nejdůležitější patří (Office of Governmental Relations, 2017):

- Slušné a profesionální jednání
- Disponovat dobrou znalostí „herního pole“ a důkladnou přípravou před schůzkou, vhodné je také průběžné sledování situace
- Nezabíhat bez vyzvání do zbytečných detailů a udržet tak dynamiku řeči
- Maximalizovat snahu dodržet stanovený harmonogram
- Nebát se říci, že neznám odpověď, a naopak tuto situaci využít k dalšímu setkání a vyjasnění si neznámých
- Očekávat, že plány zákonodárců se mohou každou chvílí měnit, a ani plánovaná schůzka se nakonec nemusí uskutečnit v daném termínu. V takovém případě je vhodné najít si alternativní termín či kanál pro kontaktování cílové osoby
- Správně vytípat lobbovanou osobu, jež může (a chce) promlouvat do přijímání zákonů a vyhlášek v dané problematice
- Pro zvýšení důvěryhodnosti je také vhodné mít dobré reference

Nekvapil (2021) pak udává, že pro efektivní lobbying jsou velice důležité dlouhodobé a silné vazby v prostředí státní správy. Je tedy vhodné budovat důvěru a vazby v prostředí ještě předtím, než je lobbista bude moci využít v praxi. S ostatními autory se pak Nekvapil shoduje na důležitosti mapování všech klíčových hráčů v jednotlivých fázích, nebo také na nezbytnosti správného a úplného předání informací. Největší přínos profesionálních lobbistů pak vidí ve schopnosti neustále sledovat veřejný prostor a chystanou legislativu, a to i v případě, že lobbista zrovna nemá žádnou zakázku v daném odvětví. Nejdůležitější vlastností dobrého lobbisty již však není schopnost získat informace, ale umět se v nich správně zorientovat a zasadit je do souvislostí.

Burson-Marsteller (2013) ve svých 12 tipech pro efektivní lobbying v EU klade důraz především na transparentnost. Je to totiž právě transparentnost, jež je klíčovým faktorem pro mnoho zákonodárců v rozhodování o dialogu s lobbistou. Dalším důležitým bodem je pak správné načasování, kdy do debaty vstoupit. V ostatních doporučeních figurují podobně jako u dalších autorů důležitost informační hodnoty, tvorba strategických aliancí, flexibilita, nebo například dobrá znalost prostředí včetně regulací, jež vůči lobbistům přijaly Unijní orgány.

### **1.2.3 Regulace lobbingu**

Hned v úvodu této subkapitoly je potřeba vyvrátit jeden ze velmi rozšířených mýtů o lobbingu, a to ten, že lobbying bez regulace nevyhnutelně přechází v korupci (Nekvapil, 2021). Vezměme si například Index vnímání korupce (CPI), jež je nejpoužívanějším globálním žebříčkem korupce na světě. Podle tohoto indexu lze pozorovat, že neexistuje přímá úměrnost mezi výší CPI a mírou regulace. Některé státy s legislativními předpisy pro lobování (Litva, Francie, Slovinsko), mají výrazně nižší index (vyšší míru korupce), než státy bez legislativní regulace lobbingu (Dánsko, Švédsko, Finsko). Dobrým příkladem mohou být i Pobaltské státy, kdy pouze Litva (CPI 61) disponuje legislativní regulací lobbingu, avšak její hodnota CPI je jen mírně vyšší než u Lotyšska (59), a razantně nižší než u Estonska (74) (Transparency International, 2022).

Autoři odborných publikací, i velké společnosti zabývající se korupcí se shodují na tom, že státy, či mezinárodní instituce, by se neměly snažit o absolutní kontrolu nad lobbingem, ale

spíše o zprostředkování rovných příležitostí a informací pro všechny zájmové. Jak dále uvádí Nekvapil ve své publikaci „Všichni jsme lobbisté“, korupce je způsobena především nedostatečnou politickou kulturou, pochybnými morálními vlastnostmi některých politiků a úředníků nebo zavádějícími a mnohdy chybnými informacemi v médiích, nikoli však rozvinutým lobbíngem (Nekvapil, 2021).

Jelikož míra regulace, nemusí nutně souviset s mírou korupce je pro státy důležitou otázkou, zda lobbíng vůbec regulovat, případně jakým způsobem. Skupina odborníků se v roce 2003 zabývala zkoumáním nastavením rozsahu regulace ve vybraných státech USA a EU. Podle tohoto výzkumu lze regulaci rozdělit na tři základní typy (Chari, 2007):

- **Slabě regulovaný systém** – v tomto systému je sice požadována nějaká forma registrace lobbíngu, avšak veřejné informace bývají nedostatečné nebo zcela nedostupné. Také zde nebývá regulován lobbíng bývalých politických a veřejných funkcionářů.
- **Středně regulovaný systém** – zde je již požadováno určité minimální množství informací, které musí být zveřejněny. Mezi základní informace patří například předmět lobbistické činnosti (zákon, předpis či cílová vládní organizace), finanční příspěvky s tím spojené, nebo například odborné konzultace. Možnost vynucování těchto základních pravidel však stále není dostatečná.
- **Silně regulovaný systém** – poskytuje naprosto transparentní informace pro širokou veřejnost, včetně například platu lobbisty či určení jeho zaměstnavatele. Tento systém také již umožňuje ukládat sankce v případě porušení daných pravidel.

I v samotných orgánech EU byla však donedávna regulace lobbíngu čistě v režii každého orgánu, a jednalo se spíše o nižší stupně regulace. Teprve v roce 2021 přijaly Evropský parlament, Rada EU a Evropská komise interinstitucionální dohodu o povinném rejstříku transparentnosti (Vuylsteke a Boe 2022).

### 1.2.3.1 Regulace lobbingu v EU

Se vznikem a postupným rozšiřováním Evropské unie úzce souvisí delegování národních kompetencí na nadnárodní struktury. To ovšem zákonitě znamená, že evropské instituce mají jen minimální, nebo vůbec žádné vazby přímo s občany. Evropským představitelům tak většinou nezbyvá nic jiného než se spolehnout na informace, studie a analýzy, jež jim překládají jiné subjekty. Těmi jsou nejčastěji právě lobbisté (Bažantová, 2007).

Zatímco na konci 20. století byly pro evropský lobbing typické především reakce ex post, kterými se lobbisté snažili zvrátit již přijaté normy, které se nehodily jejich klientům, nyní se drtivou většinou setkáváme s lobbingem ex ante (tzv. ofenzivním), který tyto normy pomáhá vytvářet, případně může oddalovat začátek jejich platnosti. Aby však dokázal lobbista vytvořit efektivní strategii pro svou práci v EU, musí znát specifická pravidla a nepsané zvyklosti jednotlivých institucí, ale také to, jakým způsobem Evropská unie lobbing ve svých orgánech reguluje. Tato subkapitola se tak zaměří na regulaci lobbingu v EU (Bažantová, 2007).

V právním řádu Evropské unie je zakotven lobbing v článku 11. smlouvy o Evropské unii, jež zní:

1. *„Orgány dávají vhodnými způsoby občanům a reprezentativním sdružením možnost projevit a veřejně si vyměňovat své názory na všechny oblasti činnosti Unie“*
2. *„Orgány udržují otevřený, transparentní a pravidelný dialog s reprezentativními sdruženími a s občanskou společností“*
3. *„Za účelem zajištění soudržnosti a transparentnosti činnosti Unie vede Evropská komise s dotčenými stranami rozsáhlé konzultace“*
4. *„Nejméně jeden milion občanů Unie pocházejících z podstatného počtu členských států se může ujmout iniciativy a vyzvat Evropskou komisi, aby v rámci svých pravomocí předložila vhodný návrh k otázkám, k nimž je podle mínění těchto občanů nezbytné přijetí právního aktu Unie pro účely provedení Smluv.“*

Z článku 11 vyplývá, že Evropská unie nejen přímo přiznává právo občanů k veřejným projevům a výměnám názorů, ale navíc přislíbujje i pravidelný dialog svých orgánů s reprezentativními skupinami z řad občanů EU (Francová, 2008).

Pro lepší pochopení regulace lobbingu v EU si musíme uvědomit, které instituce se nejvýrazněji podílí na tvorbě evropské politiky. Jsou jimi Evropská komise, Rada EU a Evropský parlament. První dvě jmenované pak spolu fungují na principu brzd a protiváh (Týč, 2017).

Přesto to byl právě Evropský parlament, který první přišel se snahou o určitou regulaci lobbistických aktivit, pomocí propustek na svá jednání, a to již koncem 80. let 20. století. V 90. letech pak přišly další regulace ve formě etického kodexu nebo tzv. Frodovy zprávy, která ukládala povinnost zveřejnovat dary a služby poslancům převyšující hodnotu 1000 EUR (Fiala, 2009).

Evropská komise později zvolila poněkud odlišný a pestřejší způsob regulací, který lze rozdělit na přístup orgánů k zájmovým skupinám (otevřenost, dialogy) a soupis základních opatření jež by měly zúčastněné subjekty splňovat. První snahou o regulaci lobbingu byl na konci roku 1992 dokument „Otevřený a strukturovaný dialog mezi Evropskou komisí a zvláštními zájmovými skupinami“, ve kterém Komise vymezila formy komunikace se zájmovými skupinami. Součástí tohoto dokumentu byla také vize tří pilířů pro komunikaci mezi komisí a zájmovými skupinami (Laboutková a Vymětal, 2010):

- rejstřík zájmových skupin
- etický kodex
- stanovení práv a povinností úředníků Komise.

Na základě tohoto dokumentu byl v roce 1993 spuštěn dobrovolný registr zájmových skupin. O 6 let později došlo k jeho elektronizaci, a v roce 2001 byl po celkové modernizaci přejmenován na Consultation, the European Commission and Civil Society (CONECCS). Tato platforma pomohla Komisi splnit svůj závazek k větší transparentnosti jejich aktivit, a také umožňovala přenos informací od stakeholderů ke Komisi a naopak.

V roce 2001 představila EK Bílou knihu o evropském vládnutí, ve které kladla důkaz mj. na prohlubování vazeb mezi svými představiteli a občanskou společností. V roce 2006 pak přijala Zelenou knihu o Evropské iniciativě pro transparentnost, jenž vyvolala řadu dialogů s občanskými společnostmi i odbornou veřejností. Tyto dialogy nakonec vyústily ve vznik Kodexu chování (2007) a ve spuštění registru zástupců zájmových skupin v roce 2008 (Laboutková a Vymětal, 2010).

Registr byl sice zaveden na bázi dobrovolnosti, avšak svým záměrem, měl pomoci výhod pro registrované nebo naopak omezeními v případě neregistrovaných lobbistů, motivovat všechny zúčastněné lobbistické subjekty k registraci. Pro zápis do registru bylo nutné uvést příslušné identifikační informace, svůj předmět činnosti, oblast zájmu a sledovaný cíl. Pro úspěšné zapsání do tohoto rejstříku musí zapisovatel též souhlasit s etickým kodexem. Ten je postaven na základních principech etiky lobbování, jako jsou upřímnost, úplnost a nezkreslenost předkládaných informací. Kodex pak zakazuje získávání informací neférovým způsobem nebo přemlouvání politiků k nelegální činnosti. Rejstřík transparentnosti měl ke konci roku 2022 již téměř 13 tisíc registrovaných subjektů. (Secretariat of Transparency Register, 2022b) Další ze zmíněných orgánů – Rada EU, musela oproti dalším dvěma orgánům „velkého tria“ čekat na jakoukoli regulaci až do konce roku 2020, kdy se sjednotila pravidla pro všechny tři orgány, a přijala tak podmínku registrace do rejstříku transparentnosti pro všechny lobbisty, se kterými bude jednat. Tyto změny také provází posun od dobrovolné registrace k povinné (Laboutková a Vymětal, 2010; Plevák 2020; Secretariat of Transparency Register, 2022b).

V roce 2019 provedl Evropský účetní dvůr kontrolu etických rámců u hlavních orgánů EU. Tento audit dospěl k závěru, že v Radě, EP i Komisi jsou etické rámce nastaveny vhodně, a doporučil jen menší úpravy. Ačkoli etika nemusí být vždy právně založena, v oblasti legislativních orgánů EU je velice důležitá, a mnohdy může znamenat klíčový rozdíl mezi etickým lobbingem a korupcí. S tím souvisí například přijímání darů. Služební řád v takovém případě stanoví, že bez souhlasu orgánu nesmí žádný úředník přijmout dar či službu od subjektu mimo svůj orgán (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, EURATOM) č. 1023/2013). Peněžní dary by neměly být přijímány v žádném případě. Souhlas orgánu je vyžadován také, v případě že se jedná o pozvání na akce, kterých se

úředník účastní ze služebních důvodů. V tabulce č.1 jsou uvedeny tolerované peněžní hodnoty darů, u jednotlivých orgánů. Všechny příslušné orgány by také měli o svých darech vést podrobný rejstřík (Evropský účetní dvůr, 2019).

*Tabulka 2 Hodnoty přijatelných darů v jednotlivých orgánech EU*

	<b>Rada EU</b>	<b>Evropský Parlament</b>	<b>Evropská Komise</b>
Hodnota darů, u nichž se předpokládá že jsou povoleny	Nižší než 50 €	Nižší než 100 €	Nižší než 50 €
Hodnota darů, jež vyžadují souhlas	50 až 150 €	Vyšší než 100 €	50 až 150 €
Nepřijatelné dary	Vyšší než 150 €	Není relevantní	Vyšší než 150 €

Zdroj: vlastní zpracování podle Evropský účetní dvůr, 2019

Oproti tomu nechává EU regulaci lobbingu mimo své orgány čistě v režii členských států. Tento „volný“ přístup však nepřináší podle Transparency International (2015) úplně ideální výsledky, jelikož velké množství členských států (včetně ČR) zatím nedokáže lobbing uspokojivě regulovat. TI zároveň upozorňuje na klesající důvěru občanů členských zemí vůči příslušným vládám, kdy 6 z 10 občanů EU považuje svou vládu za silně nebo úplně ovlivněnou svými zájmy. Ve většině takových případů by pak správně nastavený etický lobbing mohl přinést lepší transparentnost vlády, a tím zvýšit její důvěryhodnost.

Ve členských státech jsou závazné předpisy pro lobbování zahrnuty v legislativě pouze v Rakousku, Francii, Irsku, Litvě, Polsku, Slovinsku a Německu. Měkkou (soft) regulaci pak mají Belgie, Itálie, Nizozemsko a Rumunsko. Ostatní státy pak regulaci zvažují, nebo fungují na principu samoregulace jako například Česká republika (Bauer a Thiel, 2019).

Přitom v České republice, jakožto poměrně mladém postkomunistickém státě existuje bezpochyby důvod k obavám ohledně šíření korupce. Četné korupční aféry spojené se známými „lobbisty“, však bohužel poskytují pro lobbing v České republice nálepkou něčeho nelegálního či trestného. V trestním právu České republiky se můžeme setkat hned s několika činy, které bývají nesprávně spojovány s lobbingem (podplácení, přijetí úplatku, zneužití pravomoci úřední osoby, zneužití informace a postavení v obchodním styku, sjednání výhody při sjednání veřejné zakázky či jiné formy nekalé soutěže). Vždy se ale



jedná o korupční jednání a nikoli lobbying. Jak však bylo řečeno výše, v legislativě české republiky dosud není zakotven žádný zákon věnující se explicitně lobbyingu, nebo jeho regulaci (Parlament ČR, 2009).

Na druhou stranu můžeme narazit na několik zákonů a předpisů, kde se lobbying objevuje, a lobbisté v těchto oblastech mohou uplatňovat svůj vliv. Jedná se například o přístup k informacím, financování politických stran, či takzvané obchodování s vlivem. Avšak jak se shodují společnost Transparency International i Bezpečnostní informační služba ČR, regulace lobbyingu v České republice má dosud značné nedostatky, zejména v oblasti etického lobbyingu (BIS 2020; Kotora 2022; Klimešová a kol.,2012).

### **1.3 Instituce zapojené v jednotlivých fázích legislativního procesu EU**

Jak již bylo zmíněno v předchozí subkapitole, pro efektivní lobbování je nezbytné znát fáze legislativního procesu EU. V nadnárodní legislativě totiž existuje poměrně velké množství možností (chronologicky i napříč jednotlivými institucemi), ve kterých lobbista může uplatnit svůj vliv na zákonodárce. V této kapitole se tak práce zaměří na stručný popis fungování evropské legislativy, určí, jaké orgány EU jsou v jednotlivých fázích zapojeny, a stručně popíše princip fungování tří legislativně nejdůležitějších institucí EU.

#### **1.3.1 Evropská komise**

Evropská komise je jednou z klíčových složek EU, která je navíc čistě unijní, tedy právně nezávislá na členských státech. Komise má tři základní rysy. Prvním, a pro tuto práci nejdůležitějším, je výhradní právo iniciovat evropskou legislativu. Druhým důležitým rysem Komise je její odbornost. Ta spočívá zejména v systému podřízených ředitelství, která jsou v konečném důsledku schopna, zabývat se problematikou v její celkové šíři. Za třetí základní pilíř komise bývá označována její nestrannost. Díky tomu, že každý členský stát deleguje právě jednoho komisaře, lze výsledky legislativního fungování Komise označit za nadnárodní. V kontextu s Evropským parlamentem a Radou EU bývá Komise označována za zastávce nadnárodních zájmů ku prospěchu Evropské unie jako celku (Fiala a Pitrová, 2009).

Mezi tři nejdůležitější pravomoci Komise řadíme – výkonnou (exekutivní) pravomoc, již zmíněnou iniciativní pravomoc, a nakonec kontrolní pravomoc, která spočívá v dohledu nad dodržováním práv EU. Ačkoli jsou eurokomisaři delegováni z členských států (voleni Evropským parlamentem), nelze je označit jako zástupce příslušného státu. Při výkonu své práce totiž musí být absolutně nezávislí (na státech i z hlediska soukromých zájmů) a hájit jen zájmy Unie. Funkční období komise trvá 5 let. Řádné zasedání se koná jednou týdně v Komisním sídle v Bruselu případně ve Štrasburku. Každý eurokomisař má přidělen minimálně jeden resort, za který odpovídá. Mezi tyto resorty patří například klimatické otázky, doprava a mobilita, ochrana spotřebitele, energetika či životní prostředí. Eurokomisaři pak vypracovávají návrhy spadající pod jejich oblast, o kterých se hlasuje během zasedání komise. Analogicky lze celou tuto hierarchii přirovnat k vládním resortům jednotlivých států, a komisaře k jejich ministrům. Celkově má komise přes 30 tisíc zaměstnanců, kvůli čemu bývá často označována za příliš byrokratickou a rigidní (Fiala a Pitrová, 2009; European Commission, 2022)

Při návrhu legislativy existuje hned několik fází, kterými musí každý návrh projít. Nejdříve je zpravodaji vypracována předloha. Zpravodajové během toho musí vyslechnout množství zájmových skupin, a jsou často označováni za určité nárazníkové pásmo ve vztahu s lobbisty. Dále pak musí vypracovat spis, který určuje kompetence a další náležitosti návrhu, případně pokud se návrh dotýká více odvětví stanovuje koordinátora mezi danými resorty. Poté je návrh podstoupen příslušným kabinetům, kde se projednávají spíše politické (již nikoli technické) náležitosti. Nakonec se po jazykové a právní korektuře může text projednat v kolegiu komisařů. Ačkoli Komise může teoreticky rozhodovat prostou většinou, její snahou je vždy konsenzuální postoj ke všem legislativním návrhům, a to především důsledkem kolektivní odpovědnosti celé Komise (Týč, 2017).

### **1.3.2 Evropský parlament**

Evropský parlament je jedinou přímo volenou institucí EU. V Evropské unii tak zprostředkovává zájmy samotných občanů a nikoli vlád států. Systém voleb se v průběhu historie několikrát změnil, avšak dnes jsou volby do EP v členských státech organizovány poměrným systémem. Volební systémy jednotlivých států se pak mírně liší ve způsobu

přerozdělování mandátů. Rozdíl můžeme pozorovat také v absenci procentuálního prahu pro vstup do EP u některých států (Itálie, Portugalsko, Řecko, Španělsko). Odlišná je také věková hranice pasivního volebního práva, a to v rozptylu od 18 let (Dánsko) až po 25 let (Itálie). Samotný mandát poslance je specifický v nekumulativnosti funkcí v EU, avšak absenci tohoto omezení směrem k národním funkcím. Sídlem EP je Štrasburk, avšak podobně jako u Komise část jednání probíhá i v Bruselu. S Komisí je srovnatelná i doba trvání mandátu, tedy 5 let (Fiala a Pitrová, 2009).

Pro rozhodování EP jsou klíčové tzv. frakce – ideologicky podobné uskupení národních stran do větších celků. Každá frakce musí mít minimálně 25 poslanců z minimálně 7 zemí EU. Charakteristické jsou pak vysokou měrou vnitřní spolupráce. Vznik frakcí je důležitý ke zvýšení vlivu, schopnosti prosadit se, ale také z finančního hlediska, jelikož je mezi ně rozdělována podstatná část rozpočtu EP. Významnou funkcí těchto skupin je pak zřizování a vedení výborů a delegací, nebo stanovení pořadí jednání na schůzích (Týč, 2017).

*Tabulka 3 Rozložení poslaneckých skupin v Evropském parlamentu*

Politická skupina	Počet europoslanců (toho za ČR)	Příslušné politické strany z ČR
EPP Poslanecký klub Evropské lidové strany (Křesťanských demokratů)	179 (5)	TOP 09 + STAN, KDU-ČSL
S&D Skupina progresivní aliance socialistů a demokratů v Evropském parlamentu	146 (0)	
RE Skupina Obnova Evropy	98 (6)	ANO
Greens/EFA Skupina Zelených/Evropské svobodné aliance	73 (3)	Piráti
ID Skupina Identita a demokracie	70 (2)	SPD
ECR Skupina Evropských konzervativců a reformistů	63 (4)	ODS
The LEFT Skupina Levice v Evropském parlamentu	39 (1)	KSČM
Nezařazení poslanci	37 (0)	

Zdroj: vlastní zpracování podle Evropský parlament, 2019

Nejsilnější frakcí je Poslanecký klub Evropské lidové strany křesťanských demokratů EPP (s českými poslanci z TOP 09, STAN a KDU-ČSL), následuje Skupina progresivní aliance socialistů a demokratů v Evropském parlamentu – S&D a třetí místo co do počtu mandátů zaujímá Skupina Obnova Evropy – RE (s českými poslanci z ANO). Každý poslanec může být členem pouze jedné frakce, případně vystupovat jako nezařazený. Celkově má EP 705 poslanců (751 před Brexitem), a každý stát má k dispozici mandáty podle počtu obyvatel (ČR má 21) (Evropský parlament, 2019).

Evropský parlament je jednokomorový v čele s předsedou a 23 stálými výbory. Členství ve výboru trvá 2 a půl roku a je stanovováno frakcemi. Rozložení poslanců ve výborech by tak mělo odrážet poměr sil v celém parlamentu. Mezi stálé výbory patří například zahraniční věci, mezinárodní obchod, životní prostředí, průmysl či práva žen a rovnost pohlaví. Podobně jako v Komisi jsou návrhy nejdříve projednávány v příslušných výborech. Ty tak mohou získat velmi důležitý vliv na znění a další vývoj legislativy. Nezbytná je však spolupráce mezi parlamentními výbory a politickými frakcemi (Fiala a Pitrová, 2009).

Co se týče pravomocí, je EP ze své podstaty velmi komplexní, a musí plnit kontrolní, rozpočtové nebo také legislativní funkce. Ve většině případů se Parlament usnáší absolutní většinou odevzdaných hlasů (absolutní většinou všech poslanců v případě přijímání změn návrhu ve druhém čtení). Mezi základní pravomoci patří spolutřídenní pravomoc v legislativním procesu (souhlas EP s aktem je nezbytný), konzultace v legislativním procesu, účast na projednávání rozpočtu EU, vyslovení nedůvěry komisi (2/3 odevzdaných hlasů), interpelace a celková kontrolní funkce nad Komisí. EP mimo jiné jmenuje i evropského ochránce veřejných práv tzv. ombudsmana (Týč, 2017).

### **1.3.3 Rada EU**

Rada Evropské unie, někdy zvaná jen Rada (případně Rada ministrů), je institucí, ve které jsou stejnou měrou zastoupeny všechny členské státy. Bývá často označována za hlavní rozhodovací orgán celé EU. Rada vykonává například legislativní a rozpočtovou funkci nebo koordinuje hospodářské politiky členských zemí. Pod rukama Rady musí projít téměř všechna unijní legislativa. Každý členský stát je zde zastoupen právě jedním zástupcem pro aktuálně projednávaný resort. Důležitým předpokladem pro každého člena Rady je

kompetentnost zavazovat svůj stát k přijímaným rozhodnutím v EU. Členské státy jsou tak reprezentovány resortními ministry. V případě Rady EU se její členové snaží hájit především zájmy svých národních vlád (Baldwin a Wyplozs, 2013).

Rada zasedá, nejčastěji v Bruselu (případně v Lucemburku) a při každém zasedání se zaměřuje na jednu z deseti oblastí. Těmi jsou (Týč, 2017):

- Doprava, telekomunikace a energetika
- Ekonomické a finanční záležitosti
- Konkurenceschopnost
- Kultura, sport a vzdělávání
- Obecné záležitosti
- Sociální politika, zdravotnictví a ochrana spotřebitele
- Spravedlnost
- Zahraniční záležitosti
- Zemědělství a rybolov
- Životní prostředí

Zasedání Rady se kromě ministrů a jejich doprovodu účastní také předseda a generální tajemník Komise. Každý stát může se svým ministrem vyslat libovolně velkou delegaci (pokud není vyhlášeno omezené zasedání). Zasedání Rady svolává většinou aktuální předsednický stát. Běžné zasedání bývá plánováno minimálně 7 měsíců dopředu, konkrétní jednací řád pak musí být zaslán alespoň dva týdny před zasedáním. Vzhledem k časové náročnosti všech příprav k zasedání Rady může jakákoli komplikace s přijímáním návrhů odsunout jeho platnost o několik měsíců (Fiala a Pitrová, 2009).

Předsednický stát Rady EU se střídá každý půlrok. Pořadí si stanovuje sama Rada, a to jednomyslným rozhodnutím. Hlavními úkoly předsedy rady jsou svolávání zasedání, podepisování aktů, organizace jednání a hlasování a celkové řízení práce Rady (Týč, 2017).

V Radě EU existují dvě možnosti hlasování. Pakliže je v zájmu Rady, aby přijaté rozhodnutí nebylo v rozporu s názory některého člena, rozhoduje jednomyslným hlasováním. To se

uplatňuje zejména v citlivých oblastech například v otázkách bezpečnostní nebo daňové politiky. Tato hlasování se pak většinou těší velké pozornosti médií. Jednomyslnost, ale nemusí nutně znamenat plný počet hlasů pro návrh. Znamená spíše to, že není žádný hlas proti návrhu. Kterýkoli členský stát tak může kdykoli jednání vetovat. Častější formou hlasování je tzv. většinové. Pokud smlouvou není explicitně stanovena nutnost kvalifikované většiny nebo konsenzu, rozhoduje Rada prostou většinou hlasů. Tento model ovšem přináší riziko, že členský stát bude snadno přehlasován. Rada se však nad rámec povinností snaží dosáhnout konsenzu ve všech otázkách (Fiala a Pitrová, 2009). Pakliže je vyžadována kvalifikovaná většina, musí s návrhem souhlasit alespoň 55 % členských států, které zároveň musí reprezentovat alespoň 65 % obyvatel EU. Tento způsob však značně zvýhodňuje státy s větším počtem obyvatel. Pokud se stát v této formě hlasování zdrží, má to stejný důsledek jako záporný hlas. Z důvodu znevýhodnění menších států existuje tzv. blokační menšina. Ta umožňuje nepřijetí zákona, pokud by hlas neodevzdalo více než 45 % členských států nebo pokud by nesouhlasily alespoň 4 státy reprezentující více než 35 % obyvatel (Týč, 2017).

Při samotném přijímání legislativy figuruje Rada v několika procedurách. Při konzultační proceduře se Rada rozhoduje po konzultaci s EP, avšak stanovisko EP pro ni není závazné. Během procedury spolupráce Rada již nejedná úplně nezávisle, a případný rozpor s EP se řeší tzv. společným postojem. Nejčastěji používanou procedurou je spolurozhodování, jež předpokládá soulad stanovisek Rady a EP v dohodovacím řízení. Poslední procedurou je tzv. souhlasné řízení, kdy obě komory hlasují odděleně, a nesouhlas jedné znamená nepřijetí aktu (Fiala a Pitrová, 2009).

#### **1.3.4 Proces přijímání legislativy v EU**

Můžeme se setkat s více druhy evropské legislativy. Prvním z nich jsou nařízení, která platí ve stejném znění pro všechny, a všechny státy bez výjimek je musí přijmout. Druhou možností jsou (v EU preferovanější) směrnice, které nechávají členským státům větší míru autonomie v dané problematice, tak aby dosáhly společných cílů s ohledem na své vlastní dispozice a strategie. Směrnice stanovují obvykle jen konečný cíl a datum, kdy má být tento cíl splněn. Ačkoli požadavky v nich bývají poměrně nízké, vlivem lobbingu může být výsledný národní předpis mnohem přísnější. Dalšími možnostmi jsou pak rozhodnutí,

doporučení a stanoviska, která však nejsou právně závazná. Pojem „zákon“ se v evropském měřítku nepoužívá, místo toho se zde setkáváme s označením právní předpis. Evropské právo má vždy přednost před národním právem členských států. Právě z důvodu, aby si právní řády členských států navzájem neodporovaly a nekomplikovaly tak řádný chod EU. Jedním z nejčastějších cílů evropského práva je tak právě harmonizace národních předpisů (Šlosarčík a Wyplosz, 2017).

Pro zlepšení komunikace mezi legislativními institucemi EU může vzniknout orgán zvaný trialog. Předsedové Rady, Komise a EP se v rámci tohoto útvaru scházejí a snaží se sladit společný postup svých institucí. Společně pak vytvoří plán svých legislativních priorit na celý rok, který publikují ve výročním prohlášení. Pro obsah jednání trialogu ovšem nejsou stanovena žádná pravidla, a jedná se tak spíše o neformální a poměrně netransparentní uskupení (Evropský parlament, 2022).

#### **1.3.4.1 Řádný legislativní postup**

Při řádném legislativním postupu, který se uplatňuje u drtivé většiny návrhů na půdě EU nejprve Komise navrhne směrnici. Poté v případě významnějších návrhů posoudí všechny její potenciální dopady. K této směrnici pak obvykle svolává odborné konzultace a workshopy. V dalším kroku předá návrh do EP a Radě. Rada rozhoduje kvalifikovanou většinou, oproti tomu v EP stačí prostá většina (existují však výjimky například z oblasti volného pohybu osob, kultury nebo sociálního zabezpečení, kdy je zapotřebí hlasovat jednotně). První vysloví obvykle stanovisko Parlament a podstoupí jej Radě. Pokud vydá souhlasné stanovisko i Rada, směrnice je přijata hned v prvním čtení. Uzavřít návrh v prvním čtení je také většinou důležitým cílem všech tří legislativních orgánů. I to však v průměru trvá zhruba 17 měsíců. V případě nesouhlasu jedné ze zúčastněných stran následuje 2. a 3. čtení, kdy si mohou jednotlivé instituce předkládat pozměňovací návrhy. Pro druhé čtení platí maximální délka 3 měsíců, pro třetí čtení je to již jen 6 týdnů. Problémem zpravidla bývají odlišné zájmy jednotlivých orgánů, zmíněné výše. Rada i EP mohou k návrhům přikládat pozměňovací návrhy. Pokud EP návrh změn od Rady odmítne absolutní většinou, akt není přijat. V případě nevyjádření se do 3 měsíců platí, že je návrh přijat. Další možností je, že Parlament schválí změny navržené Radou. Návrh změny je pak

znovu podstoupen Komisi, a následně po vyjádření stanoviska putuje k Radě. Rada o změnách hlasuje opět kvalifikovanou většinou, avšak v případě nesouhlasného stanoviska Komise musí Rada hlasovat jednomyslně (Fiala a Pitrová, 2009 a Evropský parlament, 2022).



*Obrázek 1 Legislativní postup ve druhém a třetím čtení*  
Zdroj: vlastní zpracování podle Týč, 2017

V případě, že se nedaří shodnout na společném řešení, může být stanoveno neformální uskupení, tzv. dohadovací výbor. V tomto případě je svolán výbor o stejném množství



zástupců EP a Rady pod dohledem Komise, který je schopen flexibilněji jednat o společném postoji k návrhu a jeho změnám. Limit pro stanovení společného návrhu je 6 týdnů. Pokud se v této lhůtě podaří odsouhlasit konkrétní změny návrhu, návrh putuje k Radě a Parlamentu, kteří mají opět 6 týdnů na odhlasování souhlasu či nesouhlasu. V případě souhlasu kvalifikovanou (Rada) a nadpoloviční (EP) většinou je návrh přijat ve znění společného návrhu od výboru (Baldwin a Wyplosz, 2013).

#### **1.3.4.2 Zvláštní legislativní postup**

V určitých zvláště důležitých případech přichází na řadu tzv. zvláštní legislativní postup, který se může lišit případ od případu. Ve zvláštním postupu bývá role Parlamentu omezena buď na konzultace nebo vyslovení souhlasu či nesouhlasu absolutní většinou. V takovém případě není Parlament oprávněn předkládat návrhy změn. Při vyslovení nesouhlasu nemá Rada pravomoc stanovisko EP zamítnout. Od Rady je místo kvalifikované většiny vyžadována jednohlasnost. Jedná se například o situace, které by mohli ovlivnit suverenitu státu, výjimky z vnitřního trhu, nebo přijetí či vystoupení státu z EU (Evropská rada a Rada EU, 2018).

### **1.4 Specifika lobbingu v prostředí EU**

Lobbování a prosazování zájmů na regionální či státní úrovni se od lobbingu v nadnárodní organizaci do značné míry liší. Evropská unie je útvar, který nemá na celém světě obdoby. Pro uskupení takového typu již není možné vyslechnout a prosadit zájmy všech jednotlivců. Proto EU disponuje množstvím různých vstupů, kterými mohou jednotlivci (spíše sdružení do větších zájmových skupin) rozhodování o příslušných aktech (nařízeních a směrnicích) ovlivnit. Existuje zde množství lobbistických skupin, které pracují systematicky, stejně tak jako množství zájmových skupin, které vstupují do procesu pouze za účelem ovlivnění konkrétního legislativní návrhu, který se jich bezprostředně týká. Tato subkapitola bude zaměřena na specifika lobbování v Evropské unii (Baldwin a Wyplosz, 2013).

V dnešní době je již velká část národních zákonů ovlivněna nadřazenou legislativou, která přichází právě z EU. Ideální příležitost, kdy začít s lobbováním je tedy, ještě dávno předtím, než evropská legislativa doputuje do zákonů konkrétních států. Lobbistické kanceláře

v Bruselu tak musí sledovat přípravu veškeré legislativy, a upozorňovat klienty na návrhy aktů, jež by se jich mohly dotýkat. Sledování návrhů a analýza jejich dopadů je klíčovou strategií pro reakce ex-ante. Výhodou, zejména pro globální společnosti je u tohoto přístupu možnost podílet se na přijímání legislativy, která může být povinná pro téměř celý kontinent. Menší podniky pak mohou těžit z centralizace takového rozhodování, jelikož v evropském měřítku najde téměř každý subjekt spojence pro další prosazování společných zájmů. Podle některých autorů odborné literatury je právě schopnost utvářet nadnárodní aliance klíčem k úspěšnému lobbování v Evropě (Nekvapil, 2021).

Kromě možnosti ovlivnit současně nařízení pro větší množství států a lepší možnosti utváření strategických aliancí, je rozmach lobbingu v EU připisován taktéž stále se navyšujícímu množství oblastí, do nichž EU promlouvá. Státy pak do svých zákonů musí implementovat nové regulace, a to i v donedávna netknutých odvětvích (Bažantová, 2007).

Nadále však platí, že EU není zplnomocněna k přijímání všech opatření k dosažení svých cílů. Členské státy se pouze vzdaly některých pravomocí, aby jejich společná politika byla přehlednější a koordinovanější. Pravomoci EU lze celkově řadit do tří kategorií (Borchardt, 2010):

- **Výlučné pravomoci** – v oblastech, kdy jsou nařízení EU účinnější než národní opatření (celní unie, hospodářská soutěž, vnitřní trh, měnová politika Eurozóny)
- **Sdílené pravomoci** – v oblastech, kde intervence EU přináší vyšší přidanou hodnotu dané legislativě (sociální a územní soudržnost, zemědělství, životní prostředí, doprava, energetika nebo výzkum a vývoj)
- **Podpůrné pravomoci** – v takových případech EU pouze koordinuje (nikoli harmonizuje) legislativu členských států (průmysl, kultura, cestovní ruch, vzdělávání, mládež)

Jak již bylo uvedeno výše, ke správnému fungování potřebuje EU jako nadnárodní organizace určité pravomoci, jimiž může ovlivňovat zákony členských států. K výkonu těchto pravomocí, a dohledu nad jejich dodržováním slouží celá struktura poradních a expertních institucí zajišťující hladký chod všech procesů (Týč, 2017).

Greenwood (2017) poukazuje na fakt, že takto komplexní a víceúrovňový systém, vyžadující konsenzuální rozhodnutí, je nezbytný z důvodu zajištění, aby rozhodnutí EU byla vždy ve veřejném zájmu. Důležitost lobbingu na úrovni EU pak vidí především v otevřenosti unijních orgánů ke konzultacím s odbornou veřejností. Velká část přijímané legislativy totiž vyžaduje rozsáhlé technické znalosti, které mohou nejlépe poskytnout právě zájmové skupiny s úzkou specializací. Na druhou stranu Greenwood upozorňuje, že je důležité nehledět pouze na názory zájmových skupin, které drtivou většinou sledují především vlastní prospěch. Za rozhodnutí EU však v konečném důsledku nenesou žádnou odpovědnost. Legislativní orgány EU by tedy měly zajistit, aby v případě přijetí návrhu nebyl nikdo absolutní vítěz, či poražený, ale aby bylo dosaženo kompromisního rozhodnutí.

V EU také roste důraz na formu předání informací mezi zájmovými skupinami a příslušnými orgány. Evropští úředníci bývají často přehlceni informacemi od zájmových skupin, a předat jim relevantní informaci ve vyhrazeném čase může být poněkud náročné. Heike Klüver se ve své publikaci *Lobbying in the European Union* věnovala právě otázce předávání informací mezi zájmovými skupinami a orgány EU. Ve své studii uvádí, že obecně delší příspěvky od zájmových skupin obsahují daleko více odborných znalostí a technických know-how, kterým však evropský úředník nemusí být schopen zcela porozumět. Studie dále uvádí, že naprostá většina subjektů (více než 60 %) podává úředníkům informace o méně než 1000 slovech. Naopak více než 3 tisíce slov poskytuje méně než 15 % subjektů (Klüver, 2013).

I podle rozsáhlého průzkumu společnosti Burson-Marsteller (2013) lze říci, že se lobbing na úrovni EU od národního do značné míry liší. Zajímavostí je, že v Bruselu se téměř polovina respondentů domnívá, že etický a transparentní lobbing přispívá k rozvoji politiky, ačkoli průměr ve zbytku Evropy činí pouze 25 %. To svědčí o tom, že lobbing u orgánů EU se stále více stává legitimní součástí procesu. Průzkum také naznačuje, že v bruselském měřítku ještě více roste důležitost transparentnosti. Co se týče efektivity napříč zájmovými skupinami, tak lze říci, že v odvětvích jako je zemědělství, energetika nebo zdravotnictví dominují spíše korporátní lobbisté. Naopak v otázkách lidských práv nebo životního prostředí jsou efektivnější nevládní neziskové organizace (NGO). Za největší problémy u korporátních organizací respondenti označili nedostatečnou transparentnost nebo přílišnou

agresi. Oproti tomu neziskové organizace nejvíce ztrácely zájem úředníků kvůli přílišnému důrazu na emoční pohnutky namísto předkládání věcných faktů. Mezi další nedostatky NGO pak úředníci označovali například nepochopení legislativního procesu, nebo pozdní vstup do vyjednávání. Za nejužitečnější zdroj informací pak většina respondentů označila interní schůzky, vnitrostátní dokumenty a písemné informační materiály.

V roce 2017 vydala nezisková organizace Corporate Europe Observatory, zabývající se vlivem lobbingu na politiku EU, publikaci Lobby Planet Brussels. Tato publikace mimo jiné obsahuje 4 korporátní taktiky, které v EU patří mezi nejvyužívanější, avšak mohou se nacházet až za hranou etičnosti. Těmi jsou (Lundy 2017):

- **Opakování** – neustálé opakování sdělení, které je pro firmu výhodné, ideálně různými kanály může vytvořit iluzi veřejného mínění, nebo dokonce obecného konsenzu v dané problematice. Potřebnou legitimitu lze nejlépe získat přímým lobbingem, nebo například propojením s již zavedeným think-tankem. Pro skrytí základního firemního motivu – zisku lze do procesu například zapojit pouze svou předsunutou skupinu nebo některou z NGO.
- **Využití peněz** – jednou z největších výhod firemního lobbingu je množství financí, které si korporace může dovolit vynaložit na prosazování svých zájmů. Jednou z užívaných praktik je tak např. rozhovor s klíčovými úředníky nad bohatým pohoštěním, na exotické služební cestě nebo po obdržení dárku. Finance je však možné také investovat do kvalitnějších výzkumů, nebo úspěšnějších lobbistických skupin, než si může dovolit konkurence.
- **Navázání kvalitních vazeb** – v Evropské komisi operuje více než 1000 poradních skupin, které poskytují vysoce odborné informace. Do těchto expertních skupin jsou přijímáni i zástupci specializovaných firem, kterým je tak umožněno podílet se na vývoji legislativy od samotného počátku. Dalšími klíčovými hráči při tvorbě legislativy jsou poslanci Evropského parlamentu. Jejich práce bývá obvykle velmi obsáhlá a často jsou tak například vděční, pokud jim některý lobbista předloží již konkrétní, odborně zpracovaný pozměňovací návrh. Vazby je také dobré udržovat i na méně formálních akcích typu vlastních propagačních večírků či workshopů.

- **Oddalování** – pokud se dané firmě projednávaný návrh nehodí, patří mezi oblíbené taktiky oddalování konečného rozhodnutí. Mezi často užívané argumenty patří: nedostatek informací a studií, nutnost zřídit zvláštní pracovní skupinu nebo výhodnost etického kodexu oproti nově vznikající legislativě. Další možností, která je již však na hraně etiky jsou „výhrůžky“. Například pohrůžka, že rozhodnutí EU neblaze ovlivní konkurenceschopnost v EU, což může mít za následek ztrátu pracovních míst, či přesuny celých závodů mimo EU, kde nejsou tak vysoké náklady.

Ačkoli existuje mnoho fází tvorby legislativy, do které může lobbista vstoupit (od tvorby návrhu v EK až po hlasování v EP a Radě EU), obecně nelze určit „správný postup“ jak, kdy a u koho lobbovat. Zda jednat hlasitě, či nenápadně, formálně či neformálně, nebo zdali zvolit přímou či nepřímou formu lobbingu. Schendelen (2010) uvádí, že vždy konkrétní situace vyžaduje konkrétní řešení, a i na první pohled podobné situace mohou vyžadovat odlišné postupy. Zatímco úředníci Komise obvykle tráví většinu svého času přímo v Bruselu, a často využívají konzultace se zainteresovanými stranami, v případě ostatních úředníků může být předání informací mnohem složitější. Lobbistické skupiny tak podle Schendelena musí místy dokonce rozkrývat behaviorální mapu klíčových úředníků, tak aby dosáhly schůzky s nimi.

#### **1.4.1 Specifika lobbingu v Evropské komisi**

Z pohledu lobbistů je zpravidla nejzajímavějším orgánem pro lobbing právě Evropská komise. V EK totiž začíná celý legislativní proces, a dá se říci, že zhruba 80 % návrhu od Komise zůstane přes všechny pozměňovací návrhy od EP a Rady nezměněno (Kadera, 2011).

Jak již bylo uvedeno výše, Komise musí při návrzích legislativy maximálně využívat technické analýzy svých poradních orgánů. Kontakt se zájmovými skupinami tak pro ni není otázkou volby, ale spíše podmínkou funkčnosti celého systému EU. Podle smlouvy z Nice je navíc jedním z úkolů komise vést sociální dialog, a informovat tak veřejnost o chystané legislativě. Již v osmdesátých letech minulého století tak EK vyvinula mobilizační strategii,

díky které není jen pasivně vyhledávána, ale sama se snaží navazovat přímé kontakty se zúčastněnými skupinami (stakeholdery). Díky tomu může Komise získat expertní technické údaje, specifické pro danou problematiku, ale také může předem lokalizovat potenciální ohniska konfliktu ve společnosti, které by mohl chystaný akt přinést. Případně si také tímto postupem může získat na svou stranu klíčové hráče v daném sektoru (Fiala a Pitrová, 2009).

#### **1.4.2 Specifika lobbingu v Evropském parlamentu**

Jak již bylo zmíněno v subkapitole věnované EP, je Parlament jediným přímo voleným legislativním orgánem EU. Parlament by měl zastupovat přímo zájmy občanů příslušných států (tedy téměř půl miliardy lidí), na což má k dispozici 705 poslanců, a je tak vůbec největším přímo voleným orgánem na světě. Na jednu stranu to lobbistům poskytuje široké spektrum poslanců, které je možno ovlivnit, na druhou stranu ale nemusí být jednoduché rozklíčovat vhodné poslance, kteří jsou angažováni v daném tématu.

Hlavním poradním orgánem EP jsou výbory. Pro každý druh legislativy je vybrán určitý výbor, který za ni bude zodpovědný. Následně je vybrán zpravodaj, který komunikuje s ostatními výbory, a společně tak mohou předkládat stanoviska přímo na zasedání Parlamentu, který o nich pak hlasuje. Z tohoto důvodu je pro lobbisty vhodné kontaktovat úředníky příslušného výboru ještě před tím, než předají své stanovisko na zasedání.

Formy komunikace s Parlamentem je možné rozdělit na (Kadera, 2011):

- formální – během veřejných slyšení pořádaných samotnými parlamentními výbory. Popřípadě pomocí oficiálního stanoviska EP, které si zájmová skupina může vyžádat.
- neformální – jako neformální komunikaci lze označit osobní setkání s poslanci i výbory, případně jinou přímou komunikaci (písemnou i elektronickou).

#### **1.4.3 Specifika lobbingu v Radě EU**

Rada EU není z pohledu lobbistů v Bruselu tak klíčovým orgánem jako předchozí dva jmenované. Působení na konkrétní funkcionáře v Radě totiž spíše přísluší národnímu lobbingu. Stejně jako EK a EP má i Rada EU své poradní výbory zvané Výbory stálých zástupců. Pokud se lobbisté rozhodnou působit na členy Rady, volí tedy obvykle lobbing na

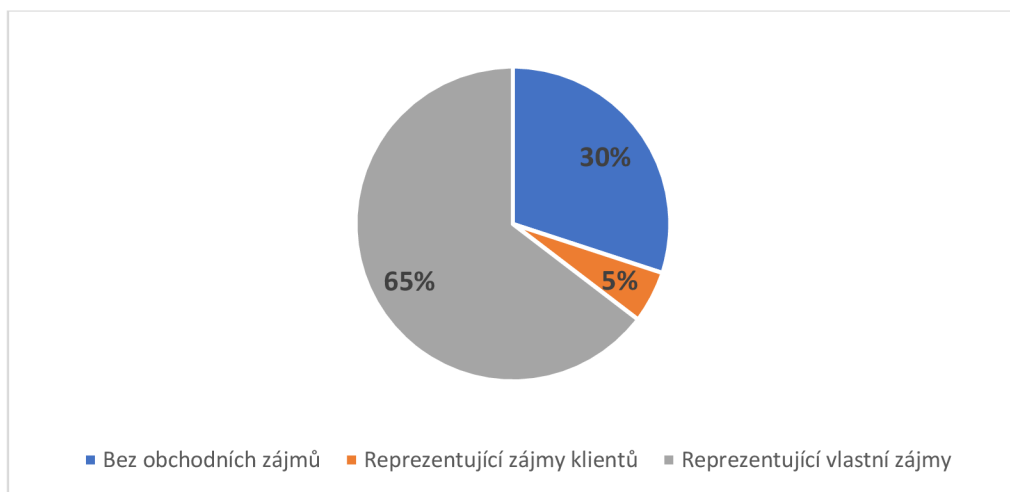
úrovni jejich národního aparátu. V takovém případě je však vhodnější působit napříč několika státy, protože po zrušení práva veta, může být ministr jednoho státu snadno přehlasován. Vzhledem k omezenému přístupu k jednání Rady jsou vhodným cílem lobbistů spíše již zmiňované poradní výbory (Fiala a Pitrová, 2009; Kadera 2011).

#### **1.4.4 Registr transparentnosti Evropské unie**

Lobbing na úrovni EU je poměrně lukrativní, a získává si stále větší oblibu mezi zájmovými skupinami. Přesný počet lobbistů v Bruselu je však obtížné odhadnout. Jak uvádí Laboutková a Žák (2010), mnoho z nich se neoznačuje přímo za lobbisty, a místo toho používají pojmy jako Public Affairs Professional, Public Affairs Consultant nebo Business Communication Officer.

Většina autorů odborné literatury se však shoduje na tom, že Brusel je po Washingtonu druhým největším centrem lobbistů na světě. Pro zvýšení transparentnosti vytvořil Evropský parlament, Evropská komise a Rada EU tzv. Společný rejstřík transparentnosti. Registrace v rejstříku je sice dobrovolná, avšak registrací je podmíněna celá řada aktivit, které by jinak organizace vykonávat nesměly (Sekretariát rejstříku transparentnosti, 2022).

Počet zapsaných subjektů se každý den mění vlivem zapisování nových subjektů, jejich odhlašování, nebo vyškrtnutí těch, kteří již nesplňují podmínky zápisu. K 31. prosinci 2021 bylo v rejstříku zapsáno celkem 13 366 subjektů. Trend z konce roku 2021 ukazuje, že nejvíce nově zapsaných subjektů nemělo obchodní zájmy (62 %) a třetina nově zapsaných subjektů zastupovala vlastní zájmy nebo společné zájmy všech členů. Pouze 7 % subjektů prosazovalo zájmy svých klientů, a působilo tak jako prostředník mezi zájmovou skupinou a úředníky EU. Oproti tomu obrázek č. 2 ukazuje celkové rozvržení subjektů v rejstříku transparentnosti k říjnu 2022. Z toho je patrné, že ačkoli se na konci roku 2021 zapsalo dvakrát více subjektů bez obchodních zájmů, téměř 2/3 rejstříku stále tvoří subjekty zastupující vlastní zájem (Europa.eu, 2022 a Sekretariát rejstříku transparentnosti, 2022).



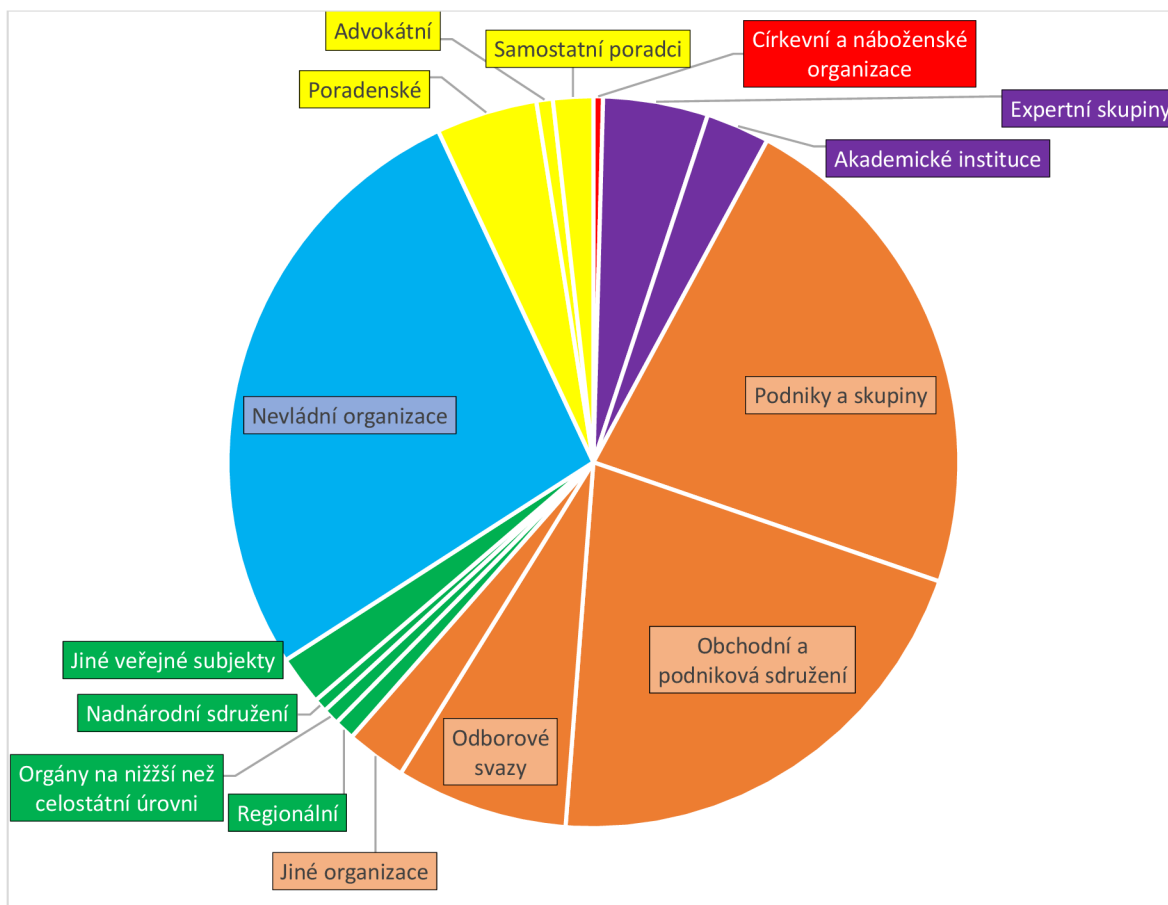
Obrázek 2 Graf rozložení zájmů v registru transparentnosti EU

Zdroj: vlastní zpracování podle Europa.eu, 2022

Více jak polovinu zapsaných subjektů tvoří interní lobbisté, především pak podniky a podniková sdružení. Druhou nejvíce zastoupenou skupinou jsou nevládní organizace a jim podobné subjekty. Mezi menší, avšak v legislativním procesu velmi uznávané skupiny patří advokátní a poradenské kanceláře, akademické subjekty nebo takzvané think-tanky, které připravují odborné podklady a analýzy. Dále se pak v rejstříku můžeme setkat ještě s regionálními a místními subjekty nebo náboženskými a církevními skupinami. Poměr všech těchto subjektů znázorňuje obrázek č. 3 (Sekretariát rejstříku transparentnosti, 2022).

Co se týče geografického rozložení zapsaných subjektů, největší část lobbistů vykonává svou činnost přímo centra EU, z Bruselu. Pakliže si organizace nemůže dovolit vybudovat specializovanou kancelář přímo v Bruselu, může lobbovat z místa sídla společnosti. V takovém případě by ale zmocněný pracovník měl několikrát ročně odcestovat do Bruselu, kde probíhají klíčová zasedání. Nejvíce takových firem se nachází v evropských velmocích - v Německu a Francii. Jelikož zápis není omezen pouze na firmy se sídlem přímo v EU, nemalé zastoupení mají i subjekty z Velké Británie nebo USA. Pakliže firma nezvolí ani jeden z výše uvedených postupů může si také najmout profesionální lobbistickou nebo advokátní kancelář, která bude monitorovat a případně zastupovat její zájmy přímo v Bruselu (Sekretariát rejstříku transparentnosti, 2022).





Obrázek 3 Koláčový graf typů subjektů v registru transparentnosti.

Zdroj: vlastní zpracování podle Sekretariátu rejstříku transparentnosti, 2022

## **2. Analýza současného stavu, vývoj tématu mobilních zdrojů znečištění**

V této části se práce zaměří na analýzu vývoje a současného stavu v tématu mobilních zdrojů znečištění. Nejprve vymezí problematiku znečištění, určí potenciální důsledky dalšího vypouštění skleníkových plynů a vysvětlí, proč se příslušné nařízení o emisních limitech týká právě osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel. Poté práce analyzuje vývoj legislativy v této problematice, a nakonec interpretuje nejdůležitější body zkoumaného nařízení.

### **2.1 Problematika životního prostředí v kontextu emisí CO<sub>2</sub>**

Otázka, zdali za aktuální změnu klimatu může člověk, nebo je to pouze přirozená součást klimatického cyklu, rozděluje společnost na dva nesmiřitelné tábory. Ačkoli se jedná o téma, které v posledních letech stále rezonuje ve všech společenských vrstvách, doposud se nepodařilo dosáhnout potřebného společenského konsenzu, nutného k efektivnímu snížení vypouštěných emisí.

Faktem ovšem zůstává, že již od dob průmyslové revoluce je využívání fosilních paliv hlavním hnacím motorem ekonomického, technologického i politického pokroku. Fosilní paliva se od té doby stala nezbytnou součástí strategicky důležitých odvětví, jako je energetika, doprava nebo průmyslová výroba. Velké procento produktů každodenní potřeby je přímo či nepřímo spojeno s užíváním fosilních zdrojů. Ačkoli je závislost na fosilních zdrojích v globálním světě rozdílná z důvodů různě rozvinutých ekonomik, obecně se lidstvo jen těžko vyrovnává s představou změn, které bude potenciálně nutné podstoupit pro snížení emisí ze spalování fosilních paliv. Pro mnohé je také nečekanou změnou, že klíčovým faktorem pro omezení fosilních paliv nebude jejich vyčerpání (odhadované až za desítky let), ale aktuální potřeba snížit emise skleníkových plynů (především CO<sub>2</sub>), které vznikají jejich těžbou a spalováním, a které mohou výrazně ovlivnit klima na planetě Zemi (Marek, 2022).

### **2.1.1 Změny klimatu**

Klima je podle Cílka a Ače definováno jako „*veškerá zkušenost, jakou na daném území s počasím máme*“ (Cílek a Ač, 2019, s.20).

V minulosti planety Země byla koncentrace CO<sub>2</sub> v atmosféře několikanásobně vyšší. V takovém období (řádově před stovkami milionů let), však na Zemi panovalo zcela jiné klima a nebylo zde žádné zalednění. Během následujících desítek až stovek milionů let se koncentrace CO<sub>2</sub> v atmosféře snižovala. Rostliny během procesu respirace spotřebovávaly oxid uhličitý a ve formě uhlíku ho ukládaly do své biomasy. Dnes jsou takové rostliny využívány v podobě ropy, uhlí či zemního plynu jako dominantní zdroj energie. Jejich spalováním se však koncentrováný uhlík opět dostává do atmosféry ve formě CO<sub>2</sub> (Cílek a Ač, 2019; Jaromin-Gleň et al., 2020).

Podle analýzy vzorků odebraných při vrtech na Antarktidě zůstávala koncentrace CO<sub>2</sub> v atmosféře v posledním tisíciletí prakticky neměnná. V polovině 18. století se však začala mírně zvyšovat. Společně s hladinou CO<sub>2</sub> se postupně začala zvyšovat i teplota na Zemi. Za posledních 250 let se zvýšila koncentrace CO<sub>2</sub> o více jak 36 % oproti preindustriálnímu období, a současná hladina je pravděpodobně nejvyšší za posledních 650 tisíc let. Největší hrozbou tohoto vývoje je však bezprecedentní rychlost změn, na kterou spousta organismů není schopna adekvátně reagovat. Odborníci na změnu klimatu navíc varují, že i pokud by se podařilo výrazně snížit emise CO<sub>2</sub>, globální oteplování bude určitou dobu stále pokračovat kvůli pomalé odezvě atmosféry a oceánů. Problém globálního oteplování je tak přenášen i na další generace. Zhruba 50 % CO<sub>2</sub> vypuštěného do atmosféry se odstraní přibližně za tři desetiletí. Dalších 30 % až během několika staletí, a zbylých 20 % zůstává v atmosféře až tisíce let (Kalvová, 2009 a Moldan, 2019).

### **2.1.2 Faktory ovlivňující změnu klimatu**

Většina odborníků v oblasti klimatologie se kloní k názoru, že klima naší planety je z velké míry ovlivňováno antropogenními faktory (lidskou činností). Například Michael Mann (1998) a řada dalších odborníků tvrdí, že za změnou klimatu stojí několik faktorů – zvyšující se množství skleníkových plynů a aerosolů, vlastností zemského povrchu a slunečního

záření. Zatímco v preindustriální době bylo klima ovlivňováno všemi třemi výše zmíněnými faktory, ve dvacátém století již hrály dominantní roli právě skleníkové plyny. Tuto změnu má podle nich na svědomí zejména globální využívání fosilních paliv, během kterého je vypouštěno velké množství oxidu uhličitého.

Klíčový dokument, popisující aktuální změny klimatu a vlivy, které je způsobují vydal Mezivládní panel pro změnu klimatu (IPCC) spadající pod OSN. Tento dokument jednoznačně potvrzuje významnou roli lidské činnosti na klimatickou změnu. Od začátku výzkumů IPCC se globální oteplování nezpomalovalo, a naopak nastal rychlejší vzestup hladin oceánů. Jako hlavního viníka označil IPCC emise skleníkových plynů, a zdůraznil, že tyto emise rok od roku vzrůstají. Zpráva také obsahuje statistiky Světové meteorologické organizace (WMO), které uvádějí, že za uplynulých dvacet let (v roce 2018) bylo 18 let vůbec nejteplejších od začátku měření v roce 1850. Aktuální snahou by tak podle OSN mělo být dlouhodobě udržet nárůst teploty maximálně o 1,5° C. Po vyhodnocení zhruba 6 tisíc publikací IPCC stanovilo, že omezení oteplování na 1,5° C je teoreticky možné, ale vyžadovalo by to bezprecedentní změny ve mnoha odvětvích, a výrazné snížení skleníkových plynů. Tento dokument byl oficiálně přijat světovými vládami v roce 2018 (IPCC, 2018).

I přesto, že by se zdálo, že v tomto tématu bude panovat obecná shoda, existuje stále množství autorů a vysoce postavených funkcionářů, kteří vliv člověka na klimatickou změnu odmítají. Například Kutílek (2008) zastává poměrně rozšířený názor, že nelze jasně určit vývoj teploty země, neboť relevantní měření probíhají pouze posledních několik desetiletí. Na druhou stranu však nepopírá, že dochází k mírnému navýšení teplot. Odmítá však přímou spojitost mezi zvyšováním koncentrace CO<sub>2</sub> v atmosféře a globálním oteplováním. Globální oteplování je podle něho způsobeno několika faktory (mezi nimiž jsou i skleníkové plyny), které působí společně, a žádný z nich by samotný nestačil na změnu klimatu.

### **2.1.3 Emise CO<sub>2</sub>**

Jak již bylo zmíněno v předchozích subkapitolách, klíčovou roli v klimatické změně hraje oxid uhličitý – CO<sub>2</sub>. Ten se v atmosféře vyskytuje přirozeně, ovšem tvoří ovšem pouze 0,04 % jejího objemu. Vzniká dokonalým spalováním organických materiálů např. fosilních

paliv. Dalším významným zdrojem CO<sub>2</sub> je odlesňování, které narušuje přirozený průběh fotosyntézy (Marek, 2022).

Existuje několik způsobů dělení zdrojů emisí CO<sub>2</sub>. Základní rozdělení je na zdroje (Kalvová, 2009; National Energy Technology Laboratory 2014):

- **Přirozené** – vyskytující se v přírodě přirozeně (dýchání živočichů, rozklad organismů, odpařování z oceánů), případně spojené s nějakou ojedinělou přírodní anomálií (erupce sopky)
- **Antropogenní** – které souvisejí s lidskou činností (výrobou tepla a elektřiny, dopravou, zemědělstvím či likvidací odpadů). CO<sub>2</sub> vypouštěný z antropogenních zdrojů pak ze 45 % zůstává v atmosféře, z dalších 30 % je pohlcován oceány, a zbylých 25 % pohlcuje biosféra na pevnině.

Dalšími faktory pro dělení zdrojů emisí může být jejich stálost (mobilní a stacionární zdroje) nebo doba trvání (kontinuální a diskontinuální zdroje) (Kalvová, 2009).

Při pohledu do nedávné historie lze pozorovat výrazný technologický posun, který zvyšuje efektivitu spalování fosilních paliv, a dává naději na budoucí pokles emisí CO<sub>2</sub>. Marek (2022, s. 5) však upozorňuje na tzv. Jevonsův paradox, který lze považovat za jeden z nejdůležitějších v oblasti environmentální ekonomie. Jedná se o jev, kdy *„technologický pokrok přinášející větší efektivitu při využívání určitého zdroje paradoxně zvyšuje spotřebu tohoto zdroje kvůli větší poptávce místo očekávaného poklesu spotřeby“*.

V důsledku silících tlaků na omezování emisí v rozvinutých státech také roste riziko tzv. uhlíkového kolonialismu, kdy fosilně závislá výroba není omezována, ale pouze přesouvána do rozvojových oblastí. Rozvinuté státy tak sice citelně omezí emise CO<sub>2</sub>, avšak světové množství emisí se nesníží.

### 2.1.3.1 Spalování fosilních paliv

Fosilní paliva, jak již bylo zmíněno vznikla v dávné minulosti odumíráním a rozkladem organické hmoty za specifických podmínek (teplota, tlak). Tato paliva lze rozdělit na:

- Tuhá fosilní paliva (uhlí)
- Živice (kde jsou podstatnou složkou uhlovodíky)
  - Tuhé (přírodní asfalt)
  - Kapalné (ropa)
  - Plynné (zemní plyny)

Nejstarším a nejčastějším využitím fosilních paliv je právě jejich spalování. Produkty spalování jsou pak voda, oxid siřičitý a oxid uhličitý. Z jednoho kilogramu uhlíku přitom vzniká více než 3,6 kg oxidu uhličitého (Janalík, 2012; Andreovský, 2016; Energuid, 2022).

Luke McGrath pro blog Renewable energy world uvádí, že je nutné brát v potaz také energetickou návratnost investic (EROI). Hodnota EROI u fosilních paliv je při zohlednění celého procesu rafinace přibližně 6:1. To znamená, že například na výrobu šesti barelů ropy je jeden barel ropy spotřebován (McGrath 2019).

Tabulka č. 4 se pak zaměřuje přímo na pohonné hmoty a ukazuje, kolik gramů CO<sub>2</sub> je emitováno vozidlem za jeden ujetý kilometr, při průměrné spotřebě 5 l/100 km.

*Tabulka 4 Emise oxidu uhličitého z vybraných fosilních paliv*

Palivo	Emise CO <sub>2</sub> [g CO <sub>2</sub> /km]
Diesel	132
Benzín	120
LPG	83
CNG	113

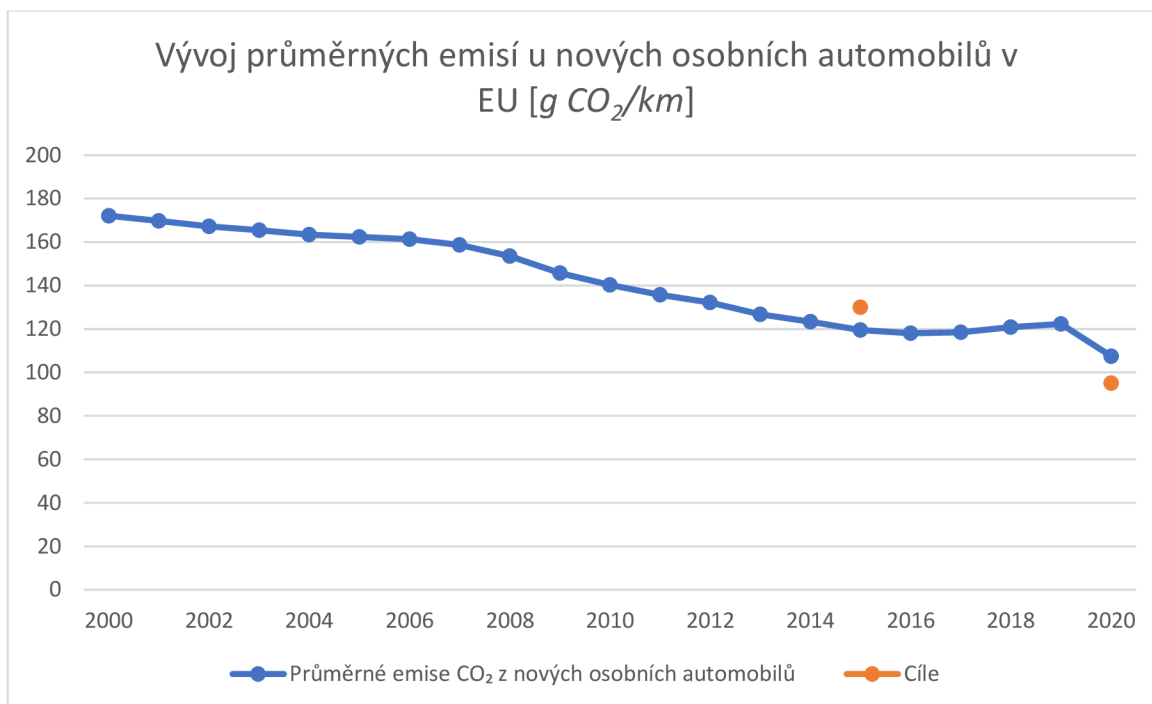
Zdroj: vlastní zpracování podle Ecoscore, 2022

#### **2.1.4 Mobilní zdroje emisí CO<sub>2</sub> v číslech**

Evropská unie byla až do roku 2018 druhým největším producentem CO<sub>2</sub> v sektoru dopravy na světě. Tomuto žebříčku dlouhodobě dominují Spojené státy, které například v roce 2019 vypustily do atmosféry téměř dvakrát více oxidu uhličitého než EU nebo Čína. Spojeným státům se však daří emise CO<sub>2</sub> meziročně držet na podobní úrovni. Oproti tomu emise CO<sub>2</sub> v Číně na přelomu tisíciletí začaly strmě vzrůstat a roce 2018 dokonce předstihli emise z EU.

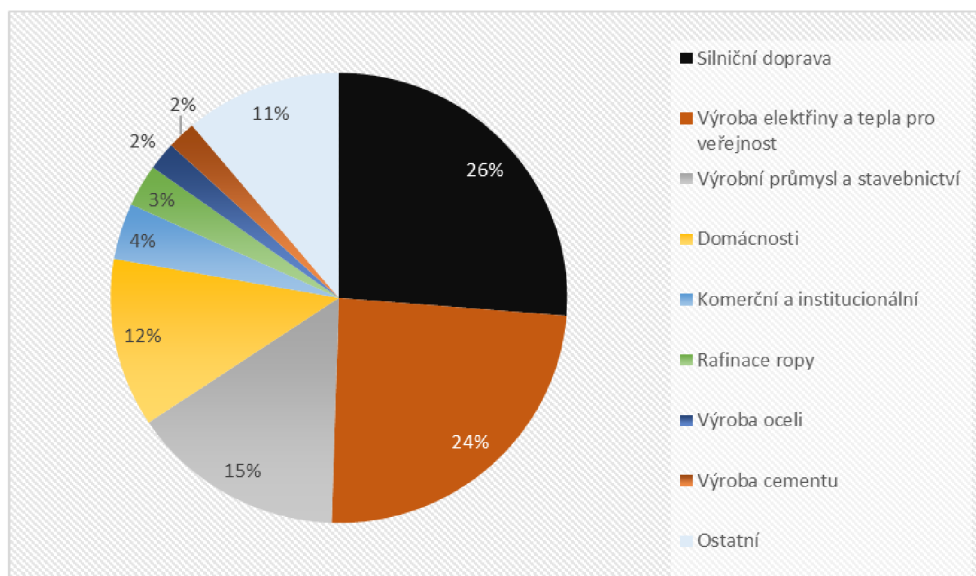
Co se týče samotné EU, nejvíce CO<sub>2</sub> vypouštějí pochopitelně státy s největším počtem obyvatel – Německo, Francie, Itálie, Španělsko a Polsko. Tyto státy se však dostávají do popředí i po přepočtu emisí CO<sub>2</sub> na obyvatele (Statista, 2022; Tiseo 2022).

Na obrázku č. 5 můžeme sledovat vývoj průměrných emisí u nových osobních automobilů v EU. Lze pozorovat, že celková tendence křivky je klesající, a po mírném nárůstu v období 2017–2019 průměrné emise v roce 2020 klesly dokonce o 12 % (EEA, 2020).



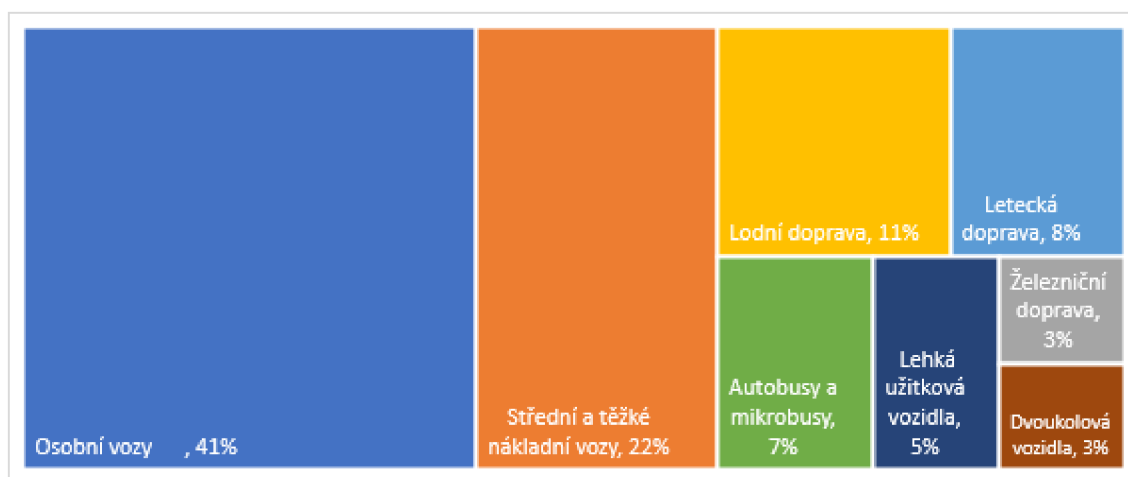
Obrázek 4 Vývoj průměrných emisí u nových osobních automobilů v EU [g CO<sub>2</sub>/km]  
Zdroj: vlastní zpracování podle EEA 2022

Dohromady však silniční doprava tvoří jen zhruba čtvrtinu celkových emisí CO<sub>2</sub>. Odborníci v problematice ochrany ovzduší, se však často shodují, že právě v silniční dopravě existuje největší potenciál k omezení těchto emisí. U většiny ostatních sektorů totiž zatím neexistují alternativní technologie, které by pomohly omezovat emise CO<sub>2</sub>. Těsně za silniční dopravou pak figuruje výroba tepla a elektřiny (při své činnosti elektrárny spalují uhlí a zemní plyn), která je zodpovědná za zhruba 24 % emisí CO<sub>2</sub> v Evropské unii. Mezi další nezanedbatelné sektory pak patří výrobní průmysl a stavebnictví. Obrázek 6 ukazuje souhrn hlavních zdrojů emisí CO<sub>2</sub> v EU, Velké Británii a na Islandu (Statista, 2022).



Obrázek 5 Podíl jednotlivých zdrojů na celkových emisích CO<sub>2</sub> v EU v roce 2020  
Zdroj: vlastní zpracování podle Statista, 2022

Co se týče rozložení emisí v samotném sektoru dopravy, dominují zde osobní vozy (41 %). Ty společně s nákladními vozy, autobusy a mikrobusey, lehkými užitkovými vozy a dvoukolovými vozidly tvoří jako silniční doprava více než tři čtvrtiny všech emisí CO<sub>2</sub> vypouštěných do vzduchu v sektoru dopravy. Celkové rozvržení emisí v dopravě ukazuje obrázek č. 7.

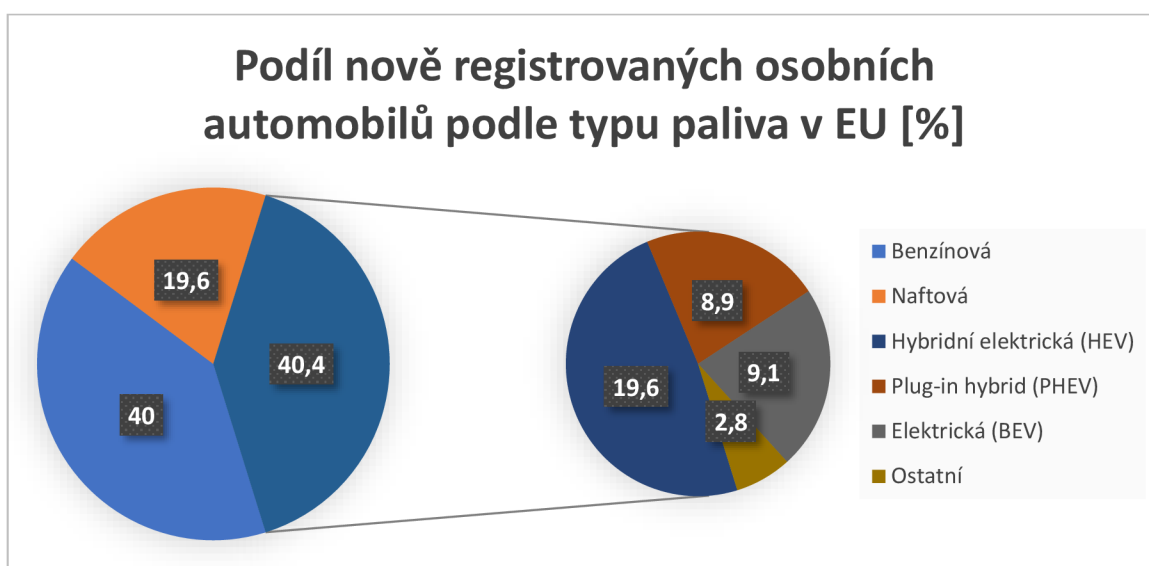


Obrázek 6 Rozložení producentů CO<sub>2</sub> v resortu dopravy  
Zdroj: vlastní zpracování podle Statista, 2022



Prakticky existují dva základní způsoby, jak snížit emise CO<sub>2</sub> v silniční dopravě, a to buď zvýšením účinnosti dopravy, nebo úplnou změnou paliva. Co se týče účinnosti, nelze říci, že existuje obecný konsensus, jak nejlépe pojmout způsob přepravy osob či nákladu. Je ovšem nutné poznamenat, že podle informací z roku 2018, byla průměrná obsazenost osobního automobilu pouze 1,6 osoby/vůz. Z toho je tedy patrné, že vhodným způsobem ke snížení CO<sub>2</sub> ze silniční dopravy by bylo rozšíření sdílené dopravy (případně sdílení automobilů), přesun na veřejnou dopravu nebo zvýšení zájmu o jízdu na kole a chůzi (Directorate General for Communication, 2022).

Druhou možností je pak přechod na alternativní pohony vozidel. V roce 2021 stále dominovaly evropskému trhu vozidla s konvenčními typy paliv (benzinová a naftová), které činily přes 59 % nových osobních vozidel (75,4 % v roce 2020). Vozidla s alternativním pohonem však mezi roky 2020 a 2021 zaznamenala výrazný nárůst nových registrací (eklektická o 63 %, plug-in hybridní o 72 % a hybridní elektrická o 61 %). Tento růst pak vůbec poprvé v historii vedl k tomu, že prodej hybridních elektromobilů překonal prodej automobilů na dieselový pohon (ACEA, 2022).



Obrázek 7 Podíl nově registrovaných osobních automobilů podle typu paliva v EU [%]  
Zdroj: vlastní zpracování podle ACEA, 2022

Tyto trendy na automobilovém trhu, navíc podpořeny vládními a evropskými stimuly, slibují mohutný rozvoj elektromobility v budoucích letech. Je však nutné si uvědomit, že emise CO<sub>2</sub> se do atmosféry nedostávají pouze při provozu vozidla, ale během celého jeho životního cyklu, od výroby, až po jeho likvidaci. Se současnými technologiemi je výroba a likvidace elektromobilu méně ekologická, než je tomu u vozidel s konvenčními spalovacími motory. Navíc úroveň emisí z elektromobilů se může lišit i na základě způsobu výroby elektřiny, určené k pohonu vozidla. Vzhledem k současnému energetickému mixu v EU jsou však již nyní elektromobily ekologičtější řešením, oproti vozidlům se spalovacími motory. Díky trendům, které lze v příštích letech očekávat v oblasti energetiky, dalšímu rozvoji obnovitelných zdrojů elektřiny, a na snaze o udržitelnější autobaterie, by měli být postupem času elektromobily stále méně škodlivé pro životní prostředí (Hall a Lutsey, 2018).

## **2.2 Analýza vývoje legislativy v tématu omezování emisí CO<sub>2</sub>**

Z předchozích subkapitol je patrné, že nadměrné emise CO<sub>2</sub> mohou být v blízké budoucnosti palčivým problémem pro téměř celou planetu. Pro dostatečné snížení koncentrace CO<sub>2</sub> je nutné zavést poměrně radikální opatření v několika oblastech, které na sebe bývají často navázány. Například pokud se podaří plně přetransformovat energetiku na nízkoemisní, výrazně to sníží emise v sektoru dopravy, jejíž elektrifikace se tak stane mnohem ekologičtější. Na sektor dopravy jsou zase navázány další sektory, ve kterých by se tyto změny mohly také pozitivně projevit (Cílek a Ač, 2019; Kočíková, 1998).

Jedním z vážných problémů spojených s legislativou na omezení CO<sub>2</sub> je, že se klimatická změna projevuje pozvolna, a s určitým zpožděním, tudíž zákonodárci ani přední představitelé států a mezinárodních organizací nejsou v takové míře motivováni k zavádění razantních opatření. Ještě na konci minulého tisíciletí měla opatření, které by zpomalila nebo ideálně zastavila probíhající klimatickou změnu, spíše doporučující charakter, a nebyl na ně dáván dostatečný důraz. Až na přelomu tisíciletí začala nejen odborná, ale i širší veřejnost vyvíjet určitý tlak na příslušné politiky, aby se tento problém začal důsledněji řešit, dokud je nepříznivý vývoj do určité míry zvrátitelný (Jordan a Adelle, 2013).

Postupy, jakými je možné na probíhající změnu klimatu reagovat, lze v zásadě rozdělit na dvě základní strategie (Marek, 2022):

- **Mitigace** – předcházení příčině, v tomto smyslu spíše tedy zmírnění či zpomalení změny klimatu. Hlavním nástrojem mitigace jsou zde nařízení a zákony, které redukuje vypouštění CO<sub>2</sub> ze spalování fosilních paliv a postupně dekarbonizují celou ekonomiku. Nevýhodou mitigačních opatření je jejich nákladnost, nutnost restrukturalizace ekonomiky, a také změna životního stylu obyvatelstva. Z tohoto důvodu se mezi politiky nejedná o populární krok vzhledem k možné ztrátě elektorátu, tudíž k němu bývá často přistupováno až příliš pozdě.
- **Adaptace** – opatření řešící dopad klimatické změny především na společnost. Adaptaci lze chápat jako všechna opatření, vedoucí k snížení zranitelnosti vůči dopadům klimatické změny (šlechtění odolnějších odrůd plodin, záchyt dešťové vody).

Pro tuto práci budou důležitá zejména mitigační opatření vedoucí ke snižování spotřeby fosilních paliv a elektrifikaci dopravy. Aby však byla tato opatření skutečně efektivní, je zapotřebí rozvinutá mezinárodní spolupráce.

### 2.2.1 Mezinárodní právní předpisy upravující emise CO<sub>2</sub>

První výraznou událostí pro vývoj klimatu byla světová klimatická konference v Ženevě v roce 1979. Tato konference, pořádaná Světovou meteorologickou organizací (WMO), je považována za základní kámen pro všechna další jednání ohledně klimatické změny. Jednalo se v podstatě o vědeckou konferenci, které se zúčastnila celá řada významných vědců napříč několika obory. Její důležitost tkví především na tom, že se zde program OSN pro životní prostředí (UNEP) a Mezinárodní rada vědeckých svazů domluvily na vytvoření Světového klimatického programu. Ten postupně vedl až ke vzniku mezivládního panelu pro změnu klimatu (IPCC) v roce 1988. Tento vědecký panel pod záštitou OSN doposud poskytuje důležité vědecké poznatky a vědecký pohled na současný stav znalostí o změně klimatu (UNFCCC, 2000; European Parliament, 2022).

V roce 1992 se na konferenci v Riu de Janeiru sešlo 172 představitelů členských zemí OSN s cílem dohodnout se na společném postupu pro udržitelný rozvoj. Klíčovým výstupem z této konference, nazývané také summit Země, je Rámcová úmluva o změně klimatu – UNFCCC, která platí do dnes. Summit Země je také důležitým milníkem, protože do té doby se o regulacích CO<sub>2</sub> spíše jen uvažovalo. Od tohoto summitu však začala být aktivně projednávána možná řešení a stanovovány první regulace. K roku 2022 tuto úmluvu ratifikovalo 197 států. Součástí úmluvy je také příslib účasti na navazujících konferencích smluvních stran COP (Conference of the Parties) (United Nations, 2022 a UNTC, 1994).

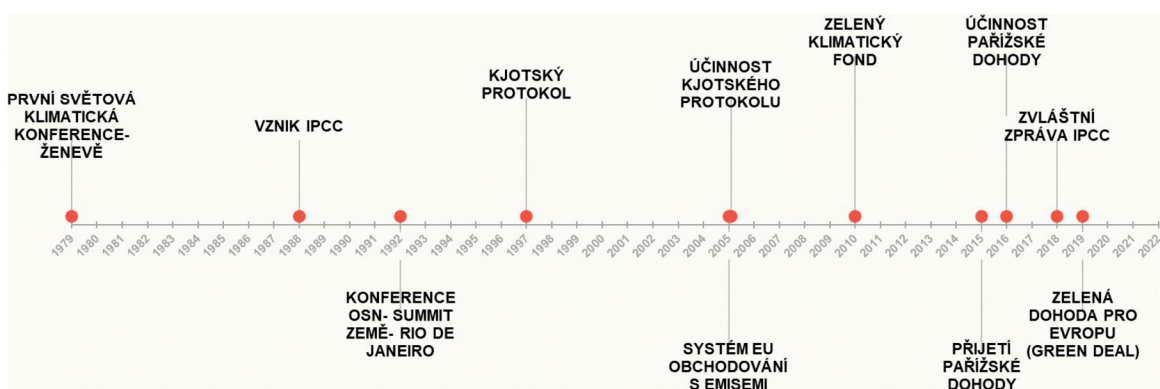
Na v pořadí třetí konferenci COP v roce 1997 byl přijat tzv. Kjótský protokol, který je právním podkladem Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu. Tento protokol právně zavazuje vyspělé země ke snížení emisí skleníkových plynů. Konkrétní cíle se pro jednotlivé státy liší, avšak v průměru se v něm signatáři zavázali do roku 2012 snížit emise skleníkových plynů o 5 % oproti emisím v roce 1990. Na tento dokument o snižování emisí skleníkových plynů postupně navázaly i další jednání – v Doha a později v Paříži. Kvůli komplikovanému ratifikačnímu procesu vstoupil Kjótský protokol v platnost až v roce 2005. Protokol obsahuje 192 smluvních stran, avšak právně nezavazuje vysoce emisní rozvojové země a rozvíjející se ekonomiky jako např. Čínu či Indii (UNFCCC, 1997 a MŽP ČR, 2019).

V roce 2005 byl spuštěn hlavní pilíř politiky EU v oblasti klimatu – systém obchodování s emisními povolenkami. Ten umožňuje finančně postihnout aktivity, které vypouštějí emise skleníkových plynů. Více než 10 tisíc subjektů vypouštějící emise skleníkových plynů tak od té doby musí nakupovat povolení pro každou tunu CO<sub>2</sub>, kterou vypustí. Celkové množství emisních povolenek je stanoveno vládou a lze s nimi libovolně obchodovat. Toto množství je postupně snižováno, čímž se zvyšuje tržní cena povolenek, a motivuje výrobce ke snížení emisí (European Parliament, 2017).

Jedním z nejzásadnějších, a v posledních letech často zmiňovaných mezinárodních dokumentů, je Pařížská dohoda. Podobně jako Kjótský protokol je právně závaznou globální dohodou o klimatu, která provádí ustanovení UNFCCC. Pařížská dohoda byla přijata na konci roku 2015, a v roce 2020 přímo nahradila Kjótský protokol. Jejím hlavním cílem je udržet nárůst teplot oproti preindustriálnímu období výrazně pod 2 °C a zároveň se pokusit

omezit nárůst na 1,5 °C oproti hodnotám před průmyslovou revolucí. Pařížskou dohodu podepsalo 195 států, a na rozdíl od Kyotského protokolu zavazuje snížit emise všechny významné producenty skleníkových plynů na světě. (UNTC, 2016 a UNFCCC, 2022) V roce 2018 pak IPCC vydala zvláštní zprávu o 1,5 °C, která zkoumá dopady tohoto oteplení na Zemi. Na této práci se podílely desítky autorů, a zkoumali tisíce vědeckých publikací. Na základě toho došli k závěru, že pokud by teplotní navýšení vystoupalo až na 2 °C, dopady na životní prostředí by byly podstatně výraznější, než kdyby se podařilo dodržet cíl 1,5 °C. Emise skleníkových plynů tedy bude nutné snížit více, než vědci původně odhadovali. Cílem by podle této studie mělo být snížení skleníkových plynů na polovinu do roku 2030, a v roce 2050 dosáhnout uhlíkové neutrality (IPCC, 2018).

Další významnou nadnárodní dohodou je Zelená dohoda pro Evropu tzv. European Green Deal z roku 2019. Jedná se o balíček opatření Evropské komise, který má vést k uhlíkově neutrální ekonomice EU a naplnit tak požadavky Pařížské dohody. EK v rámci Green Dealu předložila také návrh evropského právního rámce pro klima, díky kterému získala tato dohoda právní závaznost. Green Deal také zmiňuje, že do dekarbonizace ekonomiky do roku 2050 je nutné zakomponovat téměř všechna odvětví, od energetiky, přes průmysl a zemědělství, vědu a výzkum, až po samotnou dopravu. K dostatečnému snížení emisí CO<sub>2</sub> bylo však nutné přijmout ještě ambicióznější cíle v oblasti silniční dopravy, a zpřísnit tak dosud zavedená nařízení, kterými EU bojovala proti vypouštění skleníkových plynů (European Commission, 2022b a Evropská komise, 2019).



Obrázek 8 Časová osa nejvýznamnějších klimatických dohod

Zdroj: vlastní zpracování podle European Parliament, 2022 a Otevřená data o klimatu, 2022

### 2.2.1.1 Nařízení EU o limitech CO<sub>2</sub> u nových automobilů

Již v roce 1995 přijala EK strategii snižování emisí CO<sub>2</sub> z osobních vozidel. Tato strategie byla založena na dobrovolných závazcích automobilového průmyslu, lepší informovanosti k danému tématu, a na stimulacích k výrobě úspornějších automobilů pomocí fiskální politiky. V následujících letech navíc EU zavedla dobrovolné cíle emisí CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily, avšak bez výrazného úspěchu (Commission of the European communities, 1995; Gulbrandsen Christensen, 2014).

Povinné normy byly v EU zavedeny až v roce 2009. Nařízení (ES) č. 443/2009 stanovovalo průměrný cíl emisí CO<sub>2</sub> pro celý vozový park pro nové osobní automobily ve výši 130 g CO<sub>2</sub>/km od roku 2015 a 95 g CO<sub>2</sub>/km od roku 2021. Nařízení č. 443/2009 však zohledňovalo hmotnost vozidla, a umožňovalo tak uvolňovat větší množství emisí pro vozidla s větší hmotností. Jednotliví výrobci se také mohli sdružovat za účelem snížení průměrných emisí CO<sub>2</sub>, nebo například využívat tzv. superkredity za automobily s emisemi CO<sub>2</sub> nižšími než 50 g CO<sub>2</sub>/km. Pro výrobce, jehož počet nových registrací automobilů v rámci společenství nepřesáhl 10 000 za kalendářní rok, existovala možnost výjimky z tohoto nařízení. Podobná norma stanovující limity CO<sub>2</sub> byla zavedena v roce 2011 pro nová lehká užitková vozidla (LCV). V rámci nařízení (EU) č. 510/2011, byl stanoven průměrný cíl pro celý vozový park pro nová lehká užitková vozidla ve výši 175 g CO<sub>2</sub>/km od roku 2017 a 147 g CO<sub>2</sub>/km od roku 2020 (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009; Transport Policy, 2018; ICCT, 2014 a European Commission, 2017)

V roce 2014 byla obě tato nařízení pozměněna nařízením (EU) č. 333/2014 a nařízením (EU) č. 254/2014 s cílem definovat způsoby provádění cílů pro období 2020/2021. Pro osobní automobily zůstal cíl definován na 95 g CO<sub>2</sub>/km, platný pro 95 % vozidel do roku 2020 a pro 100 % vozidel do roku 2021. Pro lehká užitková vozidla (LCV) na 147 g CO<sub>2</sub>/km do roku 2020. V těchto nařízeních je také již zmiňován budoucí přesun na nový celosvětově harmonizovaný postup pro měření CO<sub>2</sub> – WLTP. Oba výše uvedené cíle byly totiž měřeny na základě zkušebního cyklu NEDC (New European Driving Cycle) (Denková, 2022).

V roce 2015 byl Komisí proveden přezkum těchto nařízení, ze kterého plyne, že tato nařízení byla obecně jasná, vhodně formulovaná, relevantní a plnila svůj cíl dokonce lépe, než se

předpokládalo. Jelikož však byla obě nařízení několikrát podstatně změněna, a vzhledem k budoucí potřebě dalších změn, bylo nutné v zájmu vyšší přehlednosti tyto nařízení přepracovat. Aby byl však zajištěn plynulý přechod, mělo být nové nařízení platné až od 1.1. 2020. Nařízení mělo taktéž plynule navázat na předešlé cíle a postupy. 1. ledna 2020 tak vešlo v účinnost nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> 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) 2019/631).

### **2.3 Současný stav v tématu mobilních zdrojů znečištění – interpretace nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631**

Z přechozích subkapitol jasně vyplývá, že silniční doprava je zodpovědná za významnou část celkových emisí CO<sub>2</sub> v EU. V automobilovém průmyslu jsou tak posledních letech zaváděna opatření, která mají za cíl snížit emise CO<sub>2</sub> a pomoci k technologické restrukturalizaci tohoto odvětví. Digitalizace a automatizace výroby, inovace v oblasti elektrických pohonů nebo autonomní řízení tak výrazně proměňují automobilový průmysl. Tento vývoj však probíhá globálně. I rozvíjející se trhy jako Indie nebo Čína implementovaly do své strategie požadavky z Pařížské smlouvy a daří se jim expandovat rychleji než kdy před tím. Také USA, Japonsko či Jižní Korea postupují rychle vpřed. Pokud by tak EU nezavedla přísnější normy emisí CO<sub>2</sub> i po roce 2020, pravděpodobně by nedokázala patřičně motivovat výrobce automobilů k přechodu na novější, ekologičtější technologie, a přišla by tak o své postavení lídra v automobilového průmyslu. V posledních letech již lze sledovat klesající podíl automobilového trhu EU na celosvětovém prodeji, a to ze zhruba 1/3 na přibližně 20 %. Automobilový průmysl má totiž pro prosperitu EU poměrně velký význam, neboť přímo zaměstnává zhruba 12 milionům lidí a představuje 4 % celkového HDP EU (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631; European Commission, 2017).

Z těchto údajů je tedy patrné, že patřičné nařízení je nutné nejen z hlediska zastavení klimatických změn a plnění mezinárodních dohod, ale také pro udržení technologického pokroku v automobilovém průmyslu a pro blaho obyvatel EU. 17. dubna 2019 tak bylo

přijato nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 s účinností od 1.1. 2020 (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631).

### 2.3.1 Specifické cíle emisí CO<sub>2</sub>

Bodem, který na sebe v tomto nařízení poutá bezpochyby největší pozornost jsou aktuální a budoucí emisní cíle. Aktuální cíle obsahuje druhý odstavce článku č. 1 tohoto nařízení, který stanoví „*pro vozový park EU cíl průměrných emisí z nových osobních automobilů registrovaných v Unii ve výši 95 g CO<sub>2</sub>/km a cíl průměrných emisí z nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii ve výši 147 g CO<sub>2</sub>/km, jak jsou měřeny do 31. prosince 2020 v souladu s nařízením (ES) č. 692/2008 a prováděcími nařízeními (EU) 2017/1152 a (EU) 2017/1153 a od 1. ledna 2021 v souladu s nařízením (EU) 2017/1151*“ (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631).

Aby však nebyly tyto cíle diskriminační, a všichni výrobci byli nuceni vyvinout obdobné úsilí k dosažení společných cílů, je v nařízení zaveden pojem „specifické emise“. Ty jsou pro jednotlivé výrobce odlišné v závislosti na průměrné hmotnosti vozového parku, a mění se každý rok. Prakticky se jedná o způsob, jak rozdělit cíl pro celý vozový park EU mezi jednotlivé výrobce. Pro rok 2020 se specifické emise pro každý nový osobní automobil vypočítávají vzorcem (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631):

$$CO_2 = 95 + a \cdot (M - M_0)$$

kde:

***M*** = *hmotnost vozidla v provozním stavu v kilogramech (kg)*

***M*<sub>0</sub>** = **1 379,88**

***a*** = **0,0333** (1)

### 2.3.2 Způsob měření emisí CO<sub>2</sub>

Co se týče způsobu měření emisí, deklaruje toto nařízení přesun od měření pomocí homologačního testu NEDC k novějšímu a komplexnějšímu způsobu WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure). WLTP zahrnuje dva postupy WLTC (Worldwide Harmonised Light-duty Vehicle Test Cycles) a RDE (Real Driving Emission),



tedy jízdu v reálném provozu. WLTP byl vyvinut v OSN jako celosvětový harmonizační způsob měření emisí, a v roce 2014 byl přijat Světovým fórem pro harmonizaci předpisů pro motorová vozidla. WLTP totiž nově přichází s celou řadou specifikací, které u NEDC chyběly. Díky tomu mnohem lépe reflektuje výkon auta na silnici, a poskytuje tak lepší základ pro výpočet emisí automobilu a jeho spotřeby paliva.

Obecně lze říci, že množství CO<sub>2</sub>, které automobil vypustí, přímo souvisí s množstvím paliva, které spotřebuje. Například vozy s naftovým motorem by měly mít spotřebu zhruba 3,7 l/100 km, aby dosahovaly požadovaných 95 g CO<sub>2</sub>. Vozidlo s benzínovým motorem pak při stejných emisích spotřebuje přibližně 4 litry/100 km. V praxi je tato změna klíčová zejména proto, že kvůli přesnějšímu měření poskytne systém WLTP vyšší hodnoty emisí CO<sub>2</sub>, než by u identického automobilu poskytl systém NEDC. Rozdíly mezi NEDC a WLTP shrnuje tabulka č. 5 (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady č. COM(2017) 676; (Komise (EU), 2017).

*Tabulka 5 Srovnání režimu NEDC a WLTP*

	NEDC	WLTP
Čas cyklu	20 minut	30 minut
Vzdálenost	11 km	23,25 km
Nejvyšší rychlost	120 km/h	131,3 km/h
Průměrná rychlost	34 km/h	46,5 km/h
Fáze jízdy	2 fáze – obydlená oblast 66 %, mimo obydlenou oblast 34 %	4 dynamičtější fáze – obydlená oblast 52 %, mimo obydlenou oblast 48 %
Vliv volitelné výbavy	Nezvažovaný	Zvažuje se vliv dalších prvků
Řazení převodových stupňů	Pevné okamžiky přeřazení	Různé okamžiky přeřazení u jednotlivých vozidel
Zastávky	24 %	12,50 %

Zdroj: vlastní zpracování podle WLTP facts, 2022 a FIAT Professional, 2015

### **2.3.3 Sankce za nedodržení specifických cílů**

V případě překročení specifických emisí, tedy pokud průměrné specifické emise CO<sub>2</sub> na kilometr, převyšují specifický cíl výrobce, hrozí výrobcům nebo správcům sdružení finanční sankce. Její hodnota vypočítána jako 95 EUR/g CO<sub>2</sub>/km za každý kalendářní rok. Takto

získané finanční prostředky jsou považovány za příjem souhrnného rozpočtu Unie (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631).

#### 2.3.4 Prvky pro nákladově efektivnější dosažení specifických cílů

Pro podporu hladší restrukturalizace vozového parku obsahuje nařízení 2019/631 několik možností, které mohou výrobci využít ke snazšímu dosahování svých specifických cílů. Nejvýznamnějšími jsou (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631; European Commission, 2017):

- **Superkredity** – každý automobil s emisemi nižšími než 50 g CO<sub>2</sub>/km, si výrobce může do svých specifických emisí započítat jako 2 osobní automobily v roce 2020, v roce 2021 pak jako 1,67 osobního automobilu a 1,33 osobního automobilu v roce 2022. Tento krok by měl přispět k rozvoji vozů s nízkými nebo nulovými emisemi.
- **Sdružování (pooling)** – jednotlivým výrobcům je umožněno sdružovat se do transparentních sdružení (pool) za účelem průměrování jejich emisí s emisemi dalších výrobců v daném sdružení. Například Volkswagen group tak může emisemi z vozů Škoda či VW kompenzovat vozy Audi či Porsche. Obdobně je možné sdružovat i celé koncerny. Například společnost Fiat Chrysler Automobiles zaplatila stovky milionů společnosti Tesla, aby mohly být její vozy započítány do vozového parku Tesly (McGee, 2019; Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631).
- **Výjimky pro malovýrobce** – výrobci automobilů, kteří ročně zaregistrují v EU méně než 1000 osobních automobilů jsou vyňati z působnosti cíle pro specifické emise i z poplatku za překročení emisí.
- **Ekologická inovace** – pokud se výrobci podaří prokazatelně snížit emise CO<sub>2</sub> za použití inovativních technologií nebo jejich kombinací, mohou být průměrné specifické emise tohoto výrobce sníženy o úspory CO<sub>2</sub> při použití této technologie, a to až do výše 7 g CO<sub>2</sub>/km za rok.
- **Vozidla zvláštního určení** – z oblasti působnosti tohoto nařízení jsou vyňata vozidla zvláštního určení (motorové karavany, sanitní automobily, obytné přívěsy a další)

(Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631; Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES)

- **Započítání 95 % vozidel v roce 2020** – v roce 2020 umožňuje toto nařízení pro účely určení průměrných specifických cílů započítat pouze 95 % nových osobních automobilů každého výrobce. V dalších letech je to již 100 %.

### **2.3.5 Cíle pro další roky**

V návaznosti na závazky přijaté v Pařížské dohodě, musí nařízení 2019/631 obsahovat i budoucí cíle, tak aby EU byla schopna postupně dekarbonizovat všechna svá odvětví. Odhaduje se, že aby EU dokázala snížit emise skleníkových plynů z dopravy do roku 2050 alespoň o 60 % (v porovnání s rokem 1990), bude nutné, aby podíl elektromobilů tvořil zhruba 70 % celého vozového parku v EU. Aby bylo možné dosáhnout těchto cílů, stanovuje nařízení (EU) 2019/631, že je zapotřebí snížit emise CO<sub>2</sub> z osobních vozidel o 15 % v roce 2025 a o 37,5 % v roce 2030 v porovnání s rokem 2021. V případě lehkých užitkových vozidel musí emise CO<sub>2</sub> v roce 2025 klesnout o 15 % a o 31 % v roce 2030 v porovnání s rokem 2021. Do roku 2025 by měla vozidla s nízkými a nulovými emisemi (ZLEV) tvořit alespoň 15 % nově registrovaných vozidel. Od roku 2030 by pak ZLEV měla tvořit 35 % vozového parku nových osobních automobilů a 30 % vozového parku nových lehkých užitkových vozidel (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631; European Commission, 2017).

### **3. Proces přijímání nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631: analýza stakeholderů, jejich pozic a aktivit.**

Proces přijímání nařízení v Evropské unii bývá často poměrně zdlouhavý a komplikovaný. Na jednu stranu tato složitost zaručuje, aby byly všechny možné dopady a přínosy projednány důkladněji a na více úrovních legislativního procesu. Na druhou stranu to přináší mnohem více vstupních bodů pro lobbisty, kterým se tak zvyšuje množství potenciálních cílů. V případech takových nařízení, která názorově rozdělují veřejnost, a zároveň mohou znamenat výrazné ovlivnění zisků široké škály stakeholderů, je však lobbying, dalo by se říci až vítanou součástí procesu. Během přijímání takovýchto nařízení tak na zákonodárce působí lobbisté a zájmové skupiny z obou protipólů, a poskytují důležité vnitřní informace, technické specifikace a mohou poskytnout i pohled na věc z dosud neznámého úhlu. Přesně takovým nařízením bylo i nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631. V této kapitole se práce zaměří na proces jeho přijímání a určí klíčové stakeholdery, kteří měli zájem na ovlivnění jeho znění. Zejména pak na analýzu stakeholderů, kteří vystupovali již v nejrannějších fázích jednání – tedy u formování Komisního návrhu. Komise za tímto účelem vyhlásila veřejnou konzultaci, ve které mohli sdělit svůj pohled na věc jak společnosti, kterých se plánované nařízení mělo bezprostředně týkat, tak organizace zabývající se změnou klimatu, stejně jako široká veřejnost.

#### **3.1 Průběh procesu přijímání nařízení**

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 bylo schváleno v řádném legislativním postupu (COD). Během tohoto postupu hráli roli především čtyři orgány Evropské unie. Komise, jež vypracovala a podala návrh, hospodářský a sociální výbor, který k němu vyjádřil svá stanoviska, a nakonec Evropský parlament a Rada, kteří návrh projednali, předložili svá vyjádření pozměňovací návrhy, a nakonec ho i schválili. Každý z těchto aktérů mohl být potenciálně ovlivněn lobbisty, kteří měli zájem buď ovlivnit již samotný návrh, nebo poté přispět k jeho pozměnění.

### 3.1.1 Návrh v Komisi

Návrh na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU), který by stanovoval výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla, podala Evropská komise 8.11. 2017 pod číslem COM (2017) 676. Toto nařízení by součástí integrovaného přístupu Unie ke snížení emisí CO<sub>2</sub> z lehkých užitkových vozidel, a mělo plynule navázat na předešlá nařízení, která se ukázala být pro omezování CO<sub>2</sub> poměrně efektivními (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady COM(2017) 676).

Odpovědnou osobou byl stanoven španělský eurokomisař Miguel Arias Cañete. Samotný návrh Cañeteho do Evropské Komise, obzvláště jako generálního ředitele (DG) pro opatření v oblasti klimatu, byl poněkud kontroverzní. Cañete a jeho nejbližší rodina totiž v minulosti vlastnila firmy spojené s ropným průmyslem. Ačkoli sám Cañete před svým vstupem do Komise prodal své akcie, jeho syn nadále zůstal členem představenstva. Jeho švagr se stal dokonce ředitelem těchto firem. Jak uvedla například Corporate Europe Observatory, Cañete chování odpovídá spíše praktikám lobbistů nežli chování důležitého představitele Evropské unie (Corporate Europe Observatory, 2014; POP, 2014 a Friends of the Earth Europe 2014).

Samotnému návrhu však musela předcházet řada analýz, jednání, odborných konzultací a příprav. Jak již bylo řečeno výše, na základě analýzy dopadů, kterou Komise provedla u předchozích nařízeních, omezujících emise CO<sub>2</sub> z mobilních zdrojů, stanovovala předešlá nařízení vhodnou cestu k cílům, určených Pařížskou dohodou. Tyto cíle byly v příslušných nařízeních definovány pouze do roku 2021, a zdálo se být velmi nepravděpodobné, že by došlo k jejich naplnění k roku 2050, kdyby nebyl přijato nařízení stanovující dílčí cíle od roku 2021 do roku 2050. Aby však Komise mohla vydat adekvátní nové nařízení, potřebovala zpětnou vazbu a názory na budoucí vývoj i od všech stakeholderů. Tuto zpětnou vazbu si vyžádala pomocí několika prvků – workshopů, setkání s příslušnými průmyslovými asociacemi zastupujícími výrobce automobilů, dodavatele komponentů a dodavatele paliv a také veřejné konzultace. Právě tato konzultace probíhající od 20. července do 28. října 2016 je pro tuto práci klíčová (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady č. COM(2017) 676).

### 3.1.1.1 Veřejná konzultace k návrhu

Jak uvádí pracovní dokument Komise, který se zabývá posouzením dopadů chystaného nařízení, „*názory stakeholderů byly velice důležitým prvkem při analýze nařízení (ES) č. 443/2009 a nařízení (EU) č. 510/2011*“. Proto i v případě nového nařízení Komise uspořádala rozsáhlou online konzultaci. Díky ní si bylo možné ověřit přesnost informací, které měla Komise do té doby k dispozici. Cílem bylo také získat relevantní názory zúčastněných stran a pomoci tak porozumět jejich názorům na různé aspekty nařízení (European Commission, 2017b).

Konzultace se konala na stránkách Evropské komise formou strukturovaného dotazníku. Dotazník byl rozdělen na dvě části. V první části byly obsaženy spíše obecné otázky v oblasti klimatu a možné opatření. Tato část se dále členila na několik pododdílů, které zjišťovaly obecné názory na základní otázky (potřebnost akce EU, forma opatření ke snížení emisí, úroveň budoucích cílů emisí a potenciální dopady tohoto nařízení). Druhá část byla již zaměřena především na odbornou veřejnost s potřebnými technickými znalostmi. Její součástí byly pododdíly jako aspekty regulačního přístupu, způsob měření výkonu, specifické požadavky na technologie, rozdělení úsilí, motivace k výrobě vozidel s nízkými a nulovými emisemi, technologie, které snižují emise CO<sub>2</sub> a výjimky pro malovýrobce. Zvláštní pozornost Komise upírala na veřejný názor ohledně způsobu měření emisí a na parametr užité hodnoty (utility parameter). Dotazník také obsahoval celkem 5 otevřených polí, určených k případnému doplnění nebo vysvětlení zvolených možností.

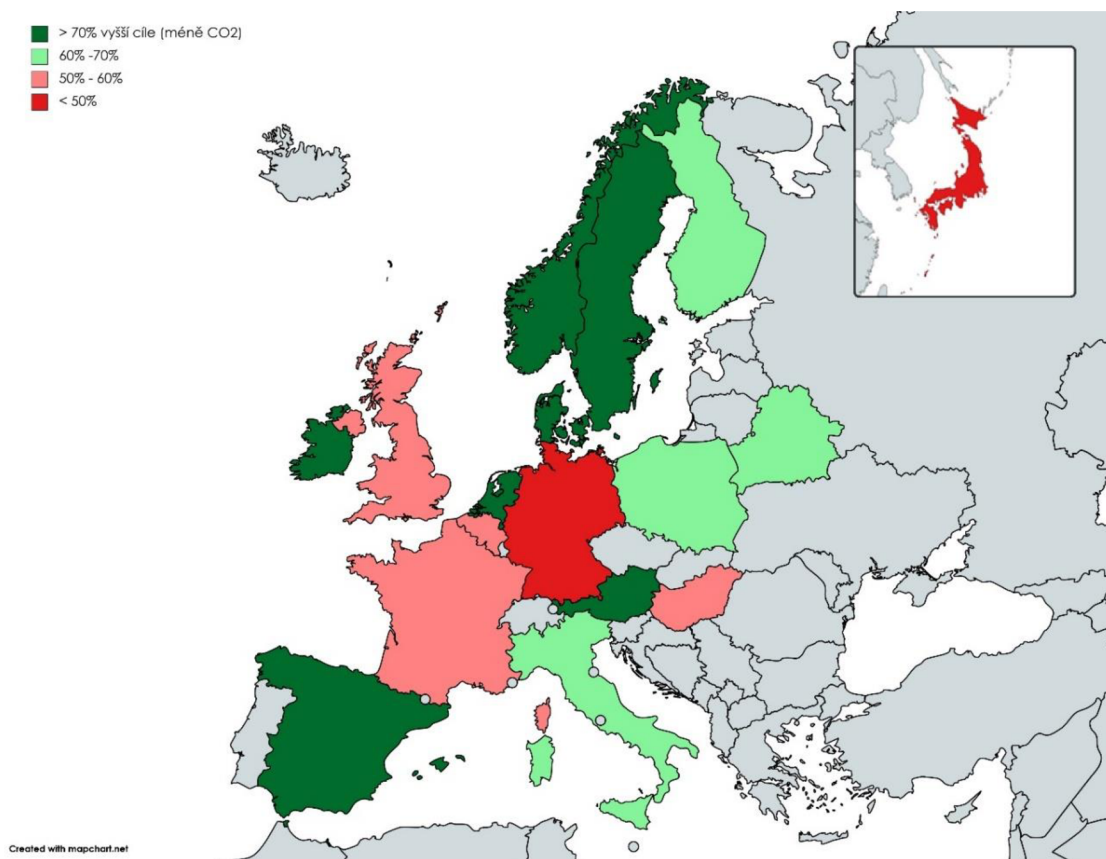
V celém textu byly povinné odpovědi pouze na otázky určené k bližší identifikaci respondenta – typ respondenta (na výběr byly možnosti: soukromá osoba, veřejná instituce, akademická nebo výzkumná instituce, mezinárodní organizace, profesní organizace, organizace občanské společnosti, soukromý podnik nebo jiné) a název osoby či organizace

Velmi častým jevem tak bylo, že na některé otázky odpověděl jen zlomek všech respondentů. Po skončení této konzultace byly všechny vyplněné dotazníky publikovány přímo na stránkách EK.

### 3.1.1.1.1 Analýza názorů zúčastněných stakeholderů

Celkově se konzultace zúčastnilo 205 stakeholderů z 25 států. Mezi nejvíce zastoupené státy patřila Belgie (34), Německo (27), Spojené království (18), Nizozemsko (17), Dánsko (17), Maďarsko (15) a Francie (15). Kromě většiny států EU (kromě Slovenska, Kypru, Malty a Chorvatska) se do konzultací zapojilo také 5 subjektů se sídlem v Japonsku a 7 z Norska.

Jednou z klíčových otázek byla otázka ohledně představy o budoucí úrovni cílů emisí CO<sub>2</sub> pro LDV. V předcházející legislativě bylo pro dosažení cílů zapotřebí snižovat emise alespoň o 5 % každý rok. Respondenti zde mohli volit, zda by si přáli nižší, stejnou nebo vyšší míru snížení, než jaká platila do té doby. Variantu vyšších cílů (tedy nižších emisí CO<sub>2</sub>) zvolilo 62 % všech dotázaných. Kolik % respondentů zvolilo tuto variantu v jednotlivých státech (reprezentovaných alespoň třemi odpověďmi) ukazuje obrázek č. 10.



Obrázek 9 Názory na budoucí cíle emisí CO<sub>2</sub> v jednotlivých státech

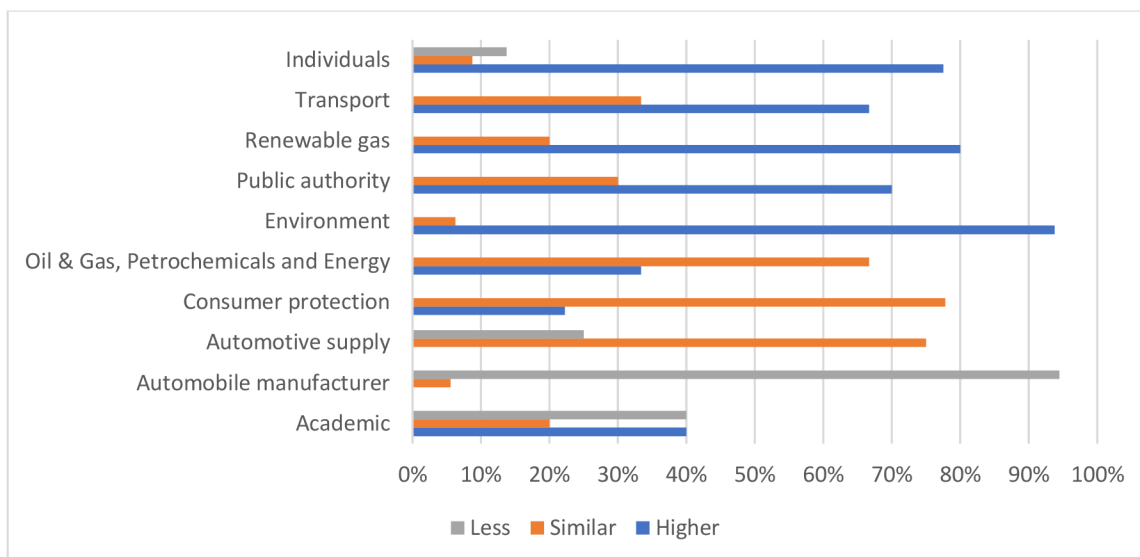
Zdroj: vlastní zpracování podle dat z dotazníku v programu Mapchart.net

Tato data však mohou být do jisté míry zkreslená, na základě nízkého počtu respondentů. Z dat však vyplývá, že zástupci ze severských zemí (Norsko, Švédsko, Irsko, Nizozemsko nebo Dánsko) zvýšení cílů výrazně podporují. V poznámkách se dokonce několik zástupců těchto zemí (zejména z řad soukromých osob) vyjádřilo pro úplný zákaz spalovacích motorů ihned či do roku 2030. Naopak nejméně stakeholderů se vyjádřilo pro vyšší cíle (a zároveň nejvíce pro nižší cíle) v Německu a Japonsku. To se však odvíjí zejména od vysokého podílu respondentů z řad výrobců automobilů v těchto státech.

Právě z řad výrobců automobilů, ale také dodavatelů pro automobilový průmysl, organizací na ochranu spotřebitele a petrochemických a energetických firem totiž nejčastěji zaznívalo přání nižších, nebo stejných cílů. Například společnosti Škoda, Volkswagen, Toyota a Renault se odvolávali na klimaticko-energetický balíček, který byl dohodnutý před COP21, a stanovoval cíle až do roku 2030. Společnost Mitsubishi zase uvádí, že i dosavadní cíle jsou až příliš obtížně dosažitelné. Honda dodává, že míře snížení emisních limitů musí odpovídat míra elektrifikace LDV. Poukazuje však, že v EU musí výrobci prozatím čelit problémům s přijetím elektromobilů ze strany spotřebitelů a s nedostatkem dobíjecích míst. Na nutnost zlepšení dobíjecí infrastruktury v EU však poukazují kromě výrobců automobilů i zástupci z dalších odvětví, včetně neziskových organizací zabývajících se ochranou přírody. To je ovšem jeden z mála konsenzů, na kterých se tyto polarizované skupiny shodují. Jak ukazuje obrázek č. 11, více než 90 % environmentálně založených organizací, zvolilo jako odpověď vyšší budoucí cíle pro emise CO<sub>2</sub>. V této volbě se shodují s většinou dotázaných firem z odvětví přepravy či bioplynů, stejně jako s veřejnými institucemi a soukromými osobami. Zastánci vyšších cílů CO<sub>2</sub> pak často argumentují, že zvýšení cílů povede k potřebné stimulaci výrobců k zavádění elektromobilů. Dále také často uvádějí, že je třeba stanovit více dílčích cílů po kratších úsecích (oproti přáním výrobců).

Především zástupci soukromých osob a environmentálních organizací pak často urgují Komisi ke stanovení vyšších cílů, co nejdříve to bude možné. Německá společnost pro bioplyn Fachverband Biogas však připomíná, že pro skutečnou ekologickou výhodu elektromobilů je nejprve nutné rapidně zvýšit podíl obnovitelných zdrojů pro výrobu elektřiny. Výroba i likvidace elektromobilů je totiž ekologicky méně šetrná, než je tomu u vozidel se spalovacím motorem.





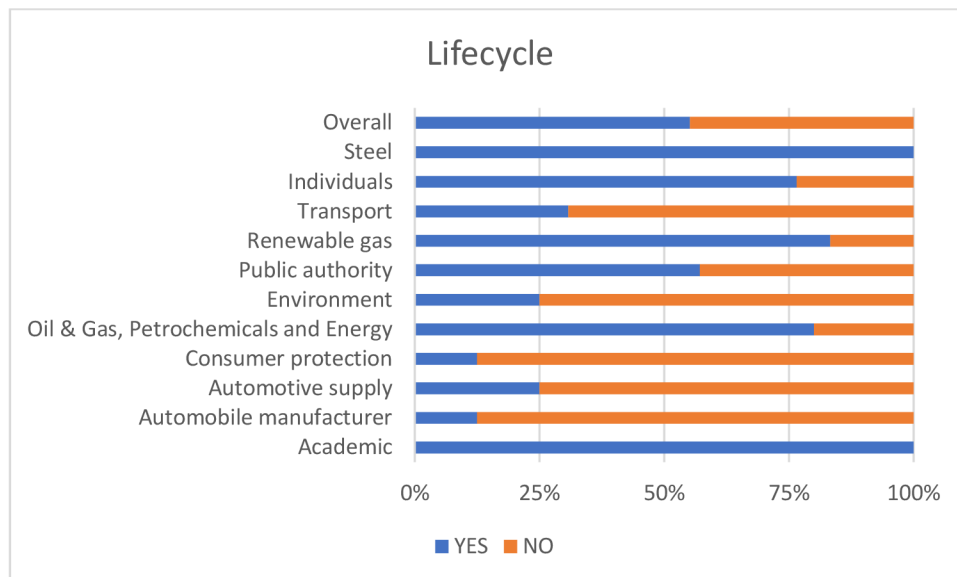
Obrázek 10 Názory na budoucí cíle emisí CO<sub>2</sub> napříč odvětvími

Zdroj: vlastní zpracování podle dat z dotazníků

Otázkou, zda by měla být metrika použitá ke stanovení cílových emisí rozšířena na celý životní cyklus (tedy i výrobu a likvidaci) se v dotazníku ptala i Evropská komise. Proti zahrnutí těchto emisí nejvíce vystupovali zástupci automobilového průmyslu, spotřebitelské organizace a logistické firmy, ke kterým se přidala i většina environmentálních organizací.

Na opačné straně figurovali zástupci ocelářského průmyslu v čele s European Steel Association (EUROFER) za podpory WorldAutoSteel, akademické instituce, většina soukromých osob, velká část firem petrochemického a energetického průmyslu i European Biogas Association. Zástupci bioplynových společností v dotazníku zdůrazňují, že při výrobě elektromobilů vzniká velké množství emisí CO<sub>2</sub>, a je tedy vhodnější využití právě bioplynu jako ekologického paliva. Zástupci společností na výrobu a zpracování oceli zase jednotně uvádějí jako hlavní přínos měření emisí během celého cyklu rovnoměrné rozložení úsilí na více odvětví. Poukazují také na fakt, že v jiných částech životního cyklu vozidla je větší prostor ke snížení emisí. Paradoxně také uvádějí, že pokud by se bral v potaz celý cyklus vozidla, sníží se tak tlak na výrobce, kteří si tak zachovají svou globální konkurenceschopnost (oproti názoru výrobců). Z pochopitelných důvodů jsou pro zohlednění celého životního cyklu také petrochemické a energetické firmy jako Exxon, OMV nebo TOTAL. Ty v otevřené možnosti pro definici ZLEV (vozidla s nulovými

emisemi) uvedly, že takové vozidlo by mělo mít nulové emise během celého životního cyklu, nikoli pouze nulové emise z výfuku. OMV navíc dodává, že je nutné zvážit dopad na vozidla z druhé ruky.



Obrázek 11 Zahrnutí do cílových emisí celý životní cyklus vozidla

Zdroj: vlastní zpracování podle dat z dotazníků

Vozidla s nízkými a nulovými emisemi (ZLEV) se pak blíže zabývala další část dotazníku. ZLEV se pro účely dotazníku rozuměly plug-in hybridní vozidla, bateriová elektrická vozidla a elektrická vozidla s palivovými články. Otázka, zda by měly existovat povinné kvóty na minimální množství vyrobených a prodaných vozidel typu ZLEV však mezi dotázanými nezbudila patřičnou odezvu, a kromě soukromých osob hlasoval pouze zlomek stakeholderů, kteří by tímto nařízením byli nejvíce dotčeni. Proti zavedení minimálního podílu bylo všech 14 výrobců automobilů, 3 z 5 veřejných institucí a několik dalších zástupců napříč odvětvími. Naopak pro zavedení minimálních kvót na ZLEV se vyjádřily všechny hlasující environmentální organizace, 10 z 11 logistických společností, 2 spotřebitelské organizace a dvě akademické instituce. Tradičně nejradikálnější názory měli soukromé osoby. Z nich 11 dotázaných vyjádřilo neutrální postoj, 15 nesouhlas s kvótami a 46 bylo pro zavedení minimálního podílu ZLEV.

Další otázkou, kde celkové výsledky razantně ovlivnilo hlasování soukromých osob, byla otázka, zda by cíle výrobců měly být stejně jako v dosavadní legislativě stanovovány na základě váhového průměru nově registrovaného vozového parku. V této otázce panovala poměrně rozsáhlá shoda všech stakeholderů na zachování předešlé legislativy. Proti však hlasovalo téměř 60 % hlasujících soukromých osob. Při celkové přepočtu tak 34 % hlasujících hlasovalo proti. Při nezapočítání soukromých osob by to však bylo pouze 18 %. Na stranu proti zachování předchozího stavu se výrazně přiklonily kromě soukromých osob pouze bioplynové společnosti.

Na počátku dotazníku Komise uvedla, že je pro budoucí legislativu bude významný názor stakeholderů na parametr užítkovosti. Pakliže se respondent domníval, že má být i nadále zachován parametr užité hodnoty k rozdělení úsilí mezi různé výrobce vozidel, mohl si dále zvolit mezi parametry – hmotnost a stopa (stopou se v tomto smyslu rozumí „*průměrný rozchod kol vynásobený rozvozem náprav*“) (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 s. 10). Pro hmotnost celkem hlasovalo 27 stakeholderů – především výrobci automobilů, jejich dodavatelé a orgány veřejné moci. Stopu jako užitný parametr by pak volily firmy zabývající se hliníkem, společnosti pro ochranu spotřebitele, logistické, ropné, petrochemické a energetické společnosti a environmentální organizace (celkem 38). V této otázce pak poměrně ostře vystupovaly společnosti zabývající se zpracováním hliníku European Aluminium a Norsk Hydro ASA. Tyto společnosti neskrývaly svůj údiv nad tím, že dosud nebyl patřičně „odemknut potenciál“ odlehčování, jež by snížilo náklady výrobců na dodržování předpisů. Aby byl tento potenciál odemknut, uvádějí, že je nutné zvolit jako užitný parametr právě stopu.

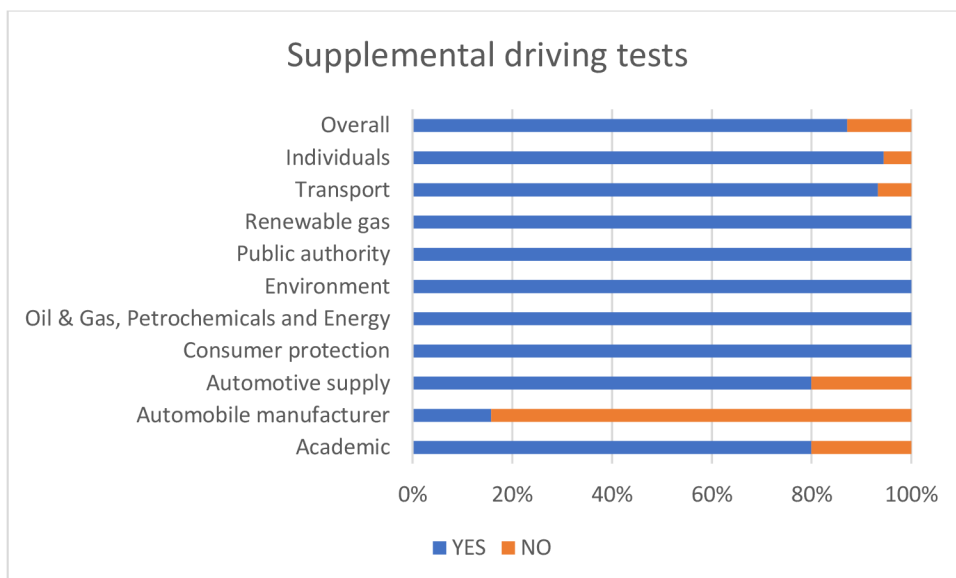
European Small Volume Car Manufacturers Alliance (ESCA) upozorňuje, že deklarovaná strategie Komise pro snižování CO<sub>2</sub>, by měla zásadní dopad na malé a střední výrobce automobilů. Ať už kvůli neschopnosti plnit emisní cíle nebo kvůli nemožnosti dlouhodobě efektivně plánovat své investice. V dosavadní legislativě platila výjimka jak pro výrobce, kteří v EU zaregistrovali méně než 10 000 vozidel ročně, tak pro výrobce, jejichž počet registrací se pohyboval mezi 10 000 a 300 000 registracemi ročně. Otázkou, zda by měly tyto výjimky existovat i v chystaném nařízení se zabývala další část dotazníku. Zatímco výjimka pro nejmenší výrobce (méně než 10 000 registrací ročně v EU) získala poměrně

velkou podporu napříč všemi odvětvími (kromě několika environmentálních organizací a orgánů veřejné moci), výjimku pro výrobce do 300 000 registrací již podpořila pouze 1/3 všech hlasujících. Pro zachování výjimky se sice vyslovila většina výrobců automobilů, k nim se však přidala pouze necelá třetina hlasujících logistických firem a 21 % hlasujících soukromých osob. Otázka, zda by měl být režim těchto výjimek založený na registracích v EU nebo globálně nepřinesla přesvědčivé výsledky pro žádnou možnost.

Poslední technická otázka se týkala zkušebních cyklů. Komise již v úvodu deklarovala předpokládaný přechod z NEDC na WLTP. Celý dotazník pak provázely odkazy právě na důležitost tohoto přechodu a zařazení RDE do tohoto cyklu. WLTP v otevřených polích celkově zmínilo 30 respondentů napříč všemi odvětvími. Nejednou byla také uvedena narážka na podvádění během těchto emisních testů. Ta měla pravděpodobně odkazovat na kauzu podvodných měření společnosti Volkswagen, která měla údajně u velké části vozů se spalovacími motory nainstalovaný software, který dokázal rozpoznat, kdy je vůz testován. Během testů pak dokázal změnit výkon tak, aby výsledky testů ukázaly nižší hodnoty emisí (Hotten 2015). Jeden respondent vystupující jako soukromá osoba z Maďarska, který se pravděpodobně dlouhodobě pohyboval na manažerských pozicích v automobilovém průmyslu (BMW), dokonce zpochybnil celý smysl nařízení, protože podle něj, každý výrobce u testů podvádí, aby měl požadované výsledky. Výsledky měřené v laboratořích pak podle něho absolutně neodpovídají emisím během reálné jízdy.

Obavy z rostoucího rozdílu mezi emisemi CO<sub>2</sub> ze zkušebního cyklu a emisemi ve skutečném provozu, by měl do značné míry vyřešit samotný přechod na cyklus WLTP. Svůj názor ohledně tohoto tématu mohli respondenti vyjádřit v otázce, zda by měly být zavedeny doplňkové jízdny testy, aby se měřené hodnoty co nejvíce přiblížily skutečným emisím. Poměr odpovědí na tuto otázku v nejvýznamnějších odvětvích zobrazuje obrázek č. 13.

Z něj vyplývá, že drtivá většina dotázaných byla pro zavedení doplňkových testů. Pochopitelný byl nesouhlas významné části výrobců automobilů, pro které by tak stanovené cíle byly ještě obtížněji dosažitelné. Z výrobců automobilů byly pro doplňkové jízdy pouze BMW Works Council, Association of International Motor Vehicle Manufacturers (VDIK) a Mazda Motor.



Obrázek 12 Implementace jízdy v reálných podmínkách do měření emisí CO<sub>2</sub>  
Zdroj: vlastní zpracování podle dat z dotazníků

Se zajímavou odpovědí přišlo obchodní sdružení plochého skla Glass for Europe. To totiž dlouhodobě prosazuje zahrnout do měření spotřeby paliva a emisí také jízdu se zapnutou klimatizací, která podle něho může výsledky významně ovlivnit. O pár vět níže pak také uvádí primární motivaci tohoto kroku- „*zahrnutí použití klimatizace do oficiálního způsobu měření je jedinou schůdnou regulační možností, jak povzbudit výrobce automobilů, aby přijali technologii zasklení s regulací slunečního záření.*“

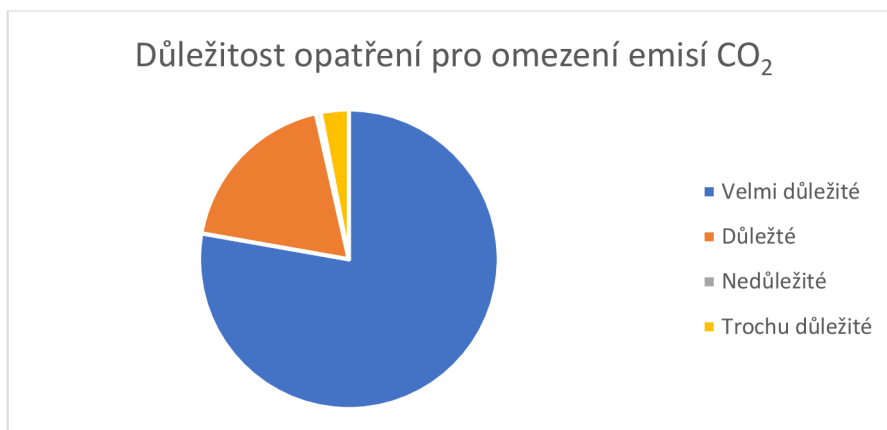
Dotazník také obsahoval otázku na možnosti opatření, ke snížení emisí CO<sub>2</sub>. Na výběr bylo 7 variant, u kterých mohli stakeholderi vyjádřit své preference. 55 % všech odpovědí udávalo na prvním místě legislativu na úrovni EU stanovující cíle emisí CO<sub>2</sub> (tedy právě připravované nařízení). Oproti tomu legislativu na úrovni členských států uvedlo dohromady 17 % odpovídajících. Z toho 2/3 hlasů byly pro zavedení daní z vozidel nebo paliva a 1/3 pro ovlivnění výběru vozidel jinými způsoby, jako je omezení přístupu do městských oblastí pro určité typy vozidel.

Druhým nejčastěji preferovaným způsobem (22 %) byla možnost „other“, s případným doplněním konkrétního řešení v poli pro poznámky. Tato možnost převládala u výrobců automobilů, jejich dodavatelů a společností z ropného, petrochemického a energetického

průmyslu. Mazda, Toyota, Škoda a The Society of Motor Manufacturers and Traders Limited uvádí jako nejlepší řešení komplexní přístup, který by zahrnoval nejen vládní rozhodnutí, ale také celkové zlepšení dopravní infrastruktury a přirozenou obnovu vozového parku. Volkswagen dále uvádí jako možné řešení začlenění paliva pro silniční dopravu do Evropského systému pro obchodování s emisemi. S těmito řešeními v zásadě souhlasí i zástupci dodavatelů pro automotive a společnosti z ropného, petrochemického a energetického průmyslu. ExxonMobil a FuelsEurope navíc apelují na dlouhodobý, systematický a celoeconomický přístup ke snižování emisí. OMV zase odkazuje, že pro přechod na nízkoemisní zdroje je klíčová poptávka zákazníka, která však zatím není dostatečná. European Fuel Oxygenates Association – EFOA (od roku 2017 *Sustainable Fuels*) nabízí poměrně originální řešení, když poukazuje na výhody benzínu s vyšším oktanovým číslem a vysokou energetickou hustotou (vyšší kvalitou). Podle EFOA totiž jeho dostupnost na evropských trzích zatím není dostatečná. Přitom argumentuje, že zvýšení oktanového čísla o jeden RON by mohlo přímo úměrně snížit emise CO<sub>2</sub> o 1 %. European Automobile Manufacturers Association (ACEA) se stejně jako několik dalších odkazovalo na příložený dokument, který však není veřejně k dispozici.

V této otázce dále 4 % hlasujících uvedlo jako preferovanou možnost „vývoj mezinárodních norem pro spotřebu paliva LDV“ a zbylá 3 % pak „dobrovolnou dohodu s průmyslem o snížení emisí CO<sub>2</sub> u nových vozidel“.

Celkově nejrozsáhlejší shoda panovala nad otázkou důležitosti jakéhokoli opatření, které by vedlo ke snížení CO<sub>2</sub>. Celkem 154 respondentů uvedlo, že takové opatření je velmi důležité, dalších 37, že je důležité a 6 respondentů ho označilo za trochu důležité („somewhat important“). Za nedůležité ho označil pouze jediný respondent (soukromá osoba). Nejvýznamnější skupinou, která zvolila možnost „důležitý“ byli výrobci automobilů z nichž pro ni hlasovalo hned 11 zástupců. „Trochu důležité“ pak zvolili tři další zástupci výrobců automobilů (Association of International Motor Vehicle Manufacturers a japonské společnosti Fuji heavy industries LTD a Suzuki), spolu s plynárenskou a ropnou společností OMV.



*Obrázek 13* Názory stakeholderů na důležitost opatření ke snížení emisí CO<sub>2</sub>

Zdroj: vlastní zpracování podle dat z dotazníků

### 3.1.1.2 Aliance a stejné odpovědi v dotazníku

Je logické, že společnosti a osoby pohybující se ve stejném oboru budou mít mnohdy podobné názory, motivované často svým vlastním ziskem. Nelze se tedy divit, že například společnosti zabývající se hliníkem zmiňují důležitost odlehčování. Společnosti vyrábějící automobily, nebo společnosti ropného průmyslu zase nebudou chtít zvyšovat cíle emisí, aby se jim nezvyšovaly náklady, případně nesnižovaly prodeje. Stejně jako společnosti zabývající se například distribucí bioplynu nebo zpracováním oceli, budou svou komoditu propagovat jako nejvýhodnější pro cíle EU. V dotaznících však byly často uváděny absolutně shodné fráze či cíle, na základě kterých bylo možné identifikovat případné aliance. Tyto aliance mohly vzniknout jak za účelem ovlivnění čistě tohoto návrhu, stejně tak jako mohly být využity již zavedené komunikační kanály.

#### Ropné a plynárenské společnosti

Prvním takovým případem jsou společnosti ropného a plynárenského průmyslu. Je pochopitelné, že tyto společnosti budou mít podobný zájem, a tedy i ve většině uzavřených otázek budou odpovídat podobně. Zajímavé byly však odpovědi na definici ZLEV. Asociace UPEI a Fuels Europe, stejně jako její členové ExxonMobil, OMV a TotalEnergies (dříve TOTAL s.a.) totiž odpověděli shodně, že takové vozidlo by mělo být definováno „*Na základě celkového množství emisí skleníkových plynů během životního cyklu vozidla, nikoli*

na základě emisí z výfuku“. Někteří na tuto větu pak navázali ještě dalšími specifikacemi v podobném duchu.

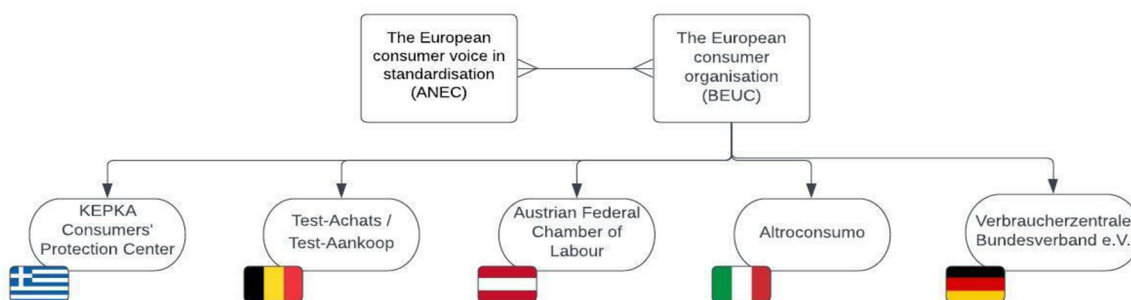
## Výrobci automobilů

V případě výrobců automobilů nebyla v žádné z otevřených odpovědí absolutní shoda, nicméně často se zde objevovaly velice podobné formulace a názory. Na otázku volby vhodného způsobu snížení emisí CO<sub>2</sub> uvedla Škoda, Toyota, Mazda a The Society of Motor Manufacturers and Traders s různými drobnými obměnami – zavedení nákladově efektivního komplexního přístupu zaměřeného na všechna relevantní odvětví.

Taková odpověď by se od výrobců automobilů však dala očekávat. Podobná formulace mohla tak být jen dílem náhody. Ovšem tyto stejné automobilky, podpořené navíc ještě společnostmi Volkswagen, uvedly téměř shodnou odpověď i na otázku budoucích cílů. Všichni výše zmínění se odkázali na klimaticko-energetický balíček a jeho cíle k roku 2030.

## Společnosti zabývající se ochranou spotřebitelů

Společnosti zabývající se ochranou spotřebitele měly pochopitelně k návrhu zákona také co dodat. Hned 7 respondentů z řad ochrany spotřebitele, napříč několika státy uvedlo: „Majitelé ojetých vozů jsou často z nižších příjmových skupin než kupující nových vozů. Je proto nezbytné zvážit dopad nových právních předpisů na kupující ojetých vozů, protože opatření ke zlepšení palivové a energetické účinnosti budou mít pro kupující ojetých vozů potenciálně větší význam z hlediska snížení nákladů na domácnost.“



Obrázek 14 Struktura aliance společností na ochranu spotřebitele

Zdroj: vlastní zpracování podle dat z dotazníků



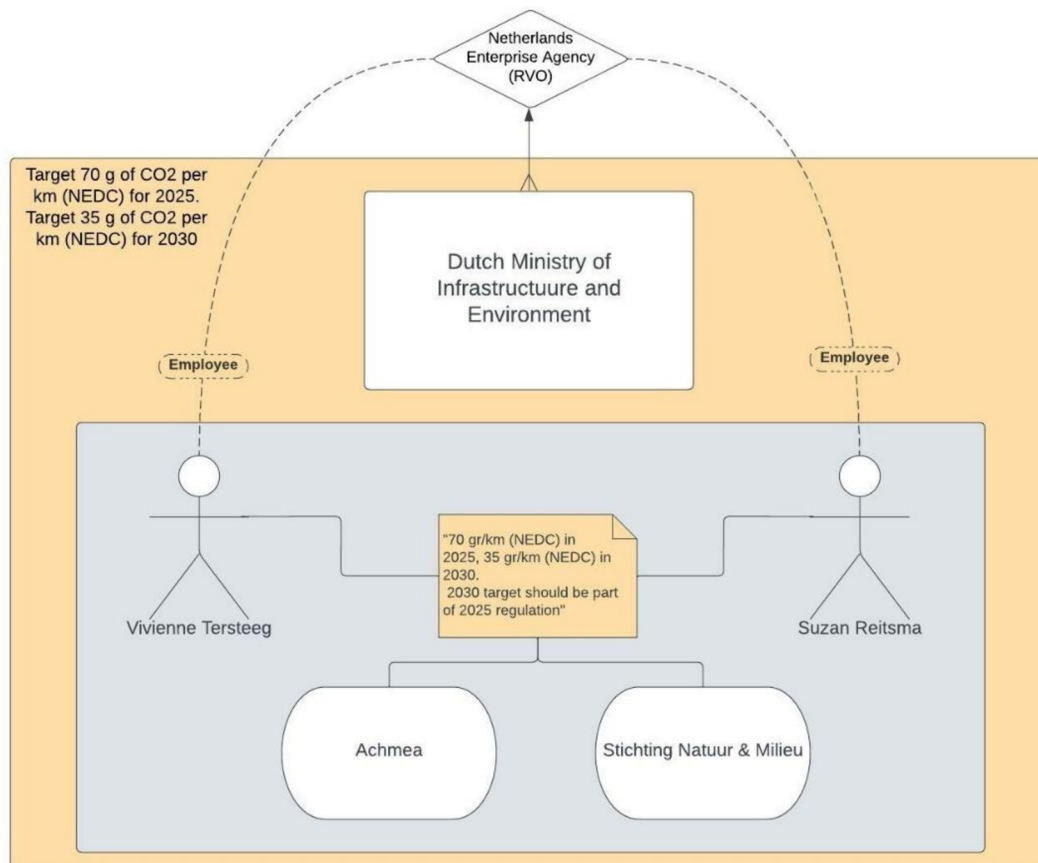
Přehled toho uskupení zobrazuje obrázek č. 15, ze kterého je patrné, že shodné odpovědi uvedly organizace ANEC, BEUC a pět organizací z různých států, které jsou členy BEUC.

### **Národní aliance**

Ve dvou případech byly zaznamenány shodné odpovědi nikoli na základě fungování ve stejném odvětví, ale na základě národní příslušnosti. Prvním z nich jsou Maďarská uskupení Gépjármű Márkakereskedők Országos Szövetsége – GÉMOSZ (Národní asociace prodejců motorových vozidel) a MASZSZ (konfederace odborových svazů). Oba tyto subjekty společně vystupovaly již od roku 2014, tudíž jejich shodná odpověď v dotazníku EK není velkým překvapením (GÉMOSZ titkárság 2014). V tomto případě se jednalo o poměrně komplexní odpověď zabývající se zejména regulací strašících vozidel: *„hlavním faktorem snižování emisí CO<sub>2</sub> vozidel a zvyšování účinnosti paliva je legislativa týkající se výrobců a nově registrovaných vozidel. Kromě toho hrají důležitou roli v předmětu pravidelná STK vozidel, a to navzdory skutečnosti, že tato oblast není důkladně regulována na evropské úrovni, ani na úrovni členských států. Kromě dvou výše zmíněných faktorů ovlivňují emise CO<sub>2</sub> a spotřebu paliva také podmínky a kvalita údržby vozidla, a to zejména u vozidel s vysokým kilometrovým nájazdem a u vozidel starých 8 až 10 let. V případě těchto skupin vozidel by měly být zavedeny přísnější předpisy týkající se údržby vozidel, zejména v zemích s nižší úrovní HDP“*

Druhým případem je uskupení z Nizozemska, v kterém je zahrnuto i samotné ministerstvo infrastruktury a životního prostředí. Absolutně stejnou odpověď na budoucí cíle emisí („70 gr/km (NEDC) in 2025, 35 gr/km (NEDC) in 2030. 2030 target should be part of 2025 regulation“) uvedly čtyři subjekty viz obrázek č. 16. Zajímavá je ovšem jejich struktura. Jednou z nich byl totiž jeden z největších poskytovatelů finančních služeb v Nizozemsku – Achmea. Druhou byla ekologická organizace Natuur & Milieu, která jako jeden z hlavních cílů udává ovlivňování politiky na všech úrovních. Vzhledem k totožným cílům, jaké uvedlo i ministerstvo pro životní prostředí, a úplně shodnému vyjádření, jaké vydaly i ostatní tři subjekty, je tedy pravděpodobné, že k určitému působení touto organizací na vládní instituce došlo. Navíc další dva subjekty se shodnými cíli (soukromé osoby) v té době pracovaly v Netherlands Enterprise Agency, což je výkonný orgán nizozemského ministerstva hospodářství a klimatu. Samotné nizozemské ministerstvo infrastruktury a životního

prostředí se konzultace zúčastnilo také. Jak již bylo řečeno výše stanovilo v otázce budoucích cílů totožné hodnoty jako ostatní 4 aktéři, tedy 70 g CO<sub>2</sub> do roku 2025 a 35 g do roku 2030 (Achmea, 2022; Natuur & Milieu, 2022; RVO, 2022; Reitsma et al., 2019 a Klerk, 2015).



Obrázek 15 Provázanost stakeholderů z Nizozemska  
Zdroj: vlastní zpracování podle dat z dotazníků

## Výroba a zpracování oceli

Společně odpovídaly také všechny subjekty zabývající se těžbou a zpracováním kovů, především oceli. Společnosti Voestalpine AG a Tata Steel Europe společně s asociacemi A3M, Polish Steel Association a European Steel Association (EUROFER) ve spojení s WorldAutoSteel se zaměřily především na emise CO<sub>2</sub> během celého životního cyklu vozidla. V možnosti pro dodatečné komentáře v této problematice shodně uvádějí:

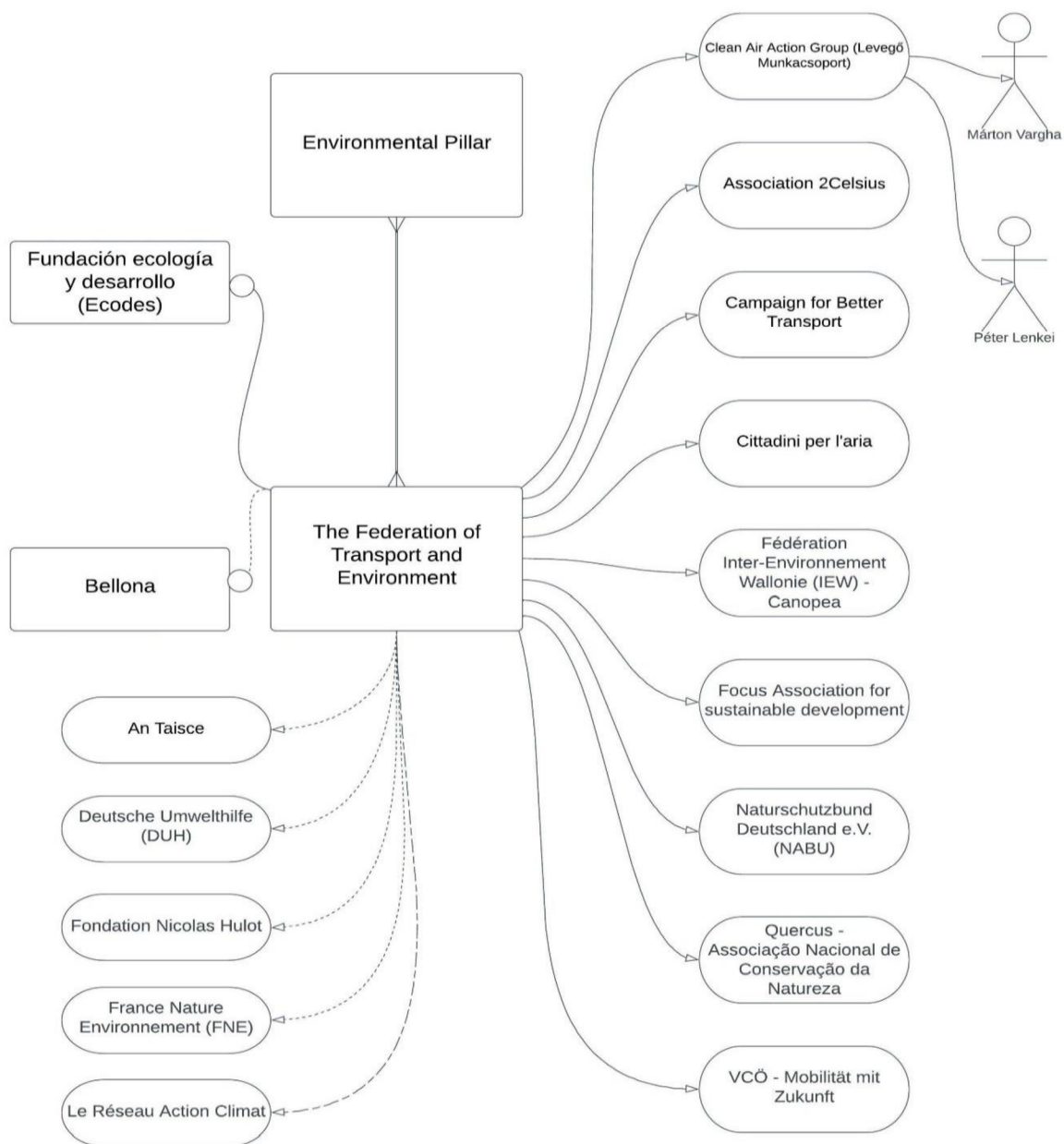
*„Počítání emisí během životního cyklu, včetně emisí z výroby, by podpořilo inovace tím, že by zvýšilo příležitosti ke snížení emisí CO<sub>2</sub> a zároveň by se zabránilo přesunu zátěže. Náklady na snížení emisí CO<sub>2</sub> lze optimalizovat zohledněním nákladů na snížení ve všech fázích životního cyklu, nejen ve fázi používání, protože pro technologie zaměřené pouze na jízdní cyklus je každý gram CO<sub>2</sub>, který navíc ušetří stále dražší. Přístup založený na životním cyklu proto sníží náklady na dodržování předpisů a pomůže zajistit, aby evropští výrobci zůstali konkurenceschopní na globálním trhu. Ostatní země mimo EU také vážně zvažují výhody zahrnutí emisí životního cyklu do předpisů, EU tak riskuje, že zaostane, pokud o nich nebude vážně uvažovat.“*

### **Environmentální organizace**

Poslední, avšak nejrozsáhlejší tímto způsobem zjištěnou aliancí, byla spolupráce environmentálních organizací. V tomto případě se však nejednalo o zkopírované fráze v rámci některé z doplňujících odpovědí, ale podle všeho o list odpovědí ke všem otevřeným možnostem. Stalo se tak, že organizace některé odpovědi vyplnily podle sebe, další úplně či částečně podle společného stanoviska a jiné nechaly prázdné. Zdálo se navíc, že existovala dvě odlišně formulovaná stanoviska. Základem pro jedno z nich byla nejspíše irská NGO Environmental Pillar. Podle jejího vzoru byla vyplněna velká část odpovědí této aliance. Druhý vzor stanovisek uvedla shodně rakouská organizace VCÖ, rumunská asociace 2Celsius a globální kampaň Transport & Environment (T&E). Po bližší analýze se ukázalo že členy T&E jsou nejen všechny organizace, které uvedly stejné odpovědi, ale také několik dalších, které otevřené odpovědi nevyplňovaly. T&E je jednou z předních evropských skupin, která se zabývá mobilitou s nulovými emisemi. Na svých stránkách navíc uvádí, že skupina T&E zformovala některé z nejdůležitějších environmentálních zákonů v EU, a co více uvádí, že také přiměla EU k stanovení nejambicióznějších světových norem CO<sub>2</sub> pro osobní automobily. V jednom ze svých dokumentů popisuje tato skupina i působení na legislativu EU při přijímání předešlých nařízení stanovující limity CO<sub>2</sub>, avšak tu na rozdíl od nových cílů neshledává jako dostatečné vítězství (Bowers, 2022 a T&E, 2022).

V této konzultaci však nedisponovala tato skupina pouze jedním hlasem, ale můžeme se setkat se shodnými formulacemi také u jejích devíti členů a u jednoho oficiálního partnera (Ecodes). Skupina však měla ještě dalších 5 členů a jednoho partnera (Bellona), kteří se

konzultace sice zúčastnili, ale neuváděli konkrétní informace do otevřených otázek, tudíž není možné s jistotou stanovit, zda uváděli své vlastní názory, či společné názory T&E. Po bližším přezkoumání shodných odpovědí, vyšlo najevo, že také dva respondenti vystupující jako soukromé osoby byli navázáni na jednu ze členských NGO (Munkacsoport, 2015 a Munkacsoport, 2022).



Obrázek 16 Vztahy mezi jednotlivými organizacemi environmentálního zaměření

Zdroj: vlastní zpracování podle dat z dotazníků

Teoreticky se tak dá říci, že názory T&E mohly být v konzultaci uvedeny až 20 (z 205), což mohlo významně vychýlit příslovečné mísky vah v neprospěch automobilového průmyslu, právě směrem k těmto environmentálním organizacím.

Pakliže by Komise při výstupech z této konzultace navíc nebrala v potaz soukromé osoby, mohl znamenat kolektivní názor tohoto uskupení až 14,6 % všech odpovědí.

Přehled odpovědí této aliance je znázorněn na obrázku č. 17. Plná čára zde znázorňuje identické formulace názorů a cílů, přerušovaná znázorňuje vazby na T&E, avšak bez shodných formulací v rámci dotazníku. Křivka zakončená šipkou poukazuje na členství v organizaci a šipka zakončená kružnicí partnerské organizace (supporters).

### **3.1.1.3 Implementace zjištění z konzultací do návrhu**

Nelze sice s jistotou říci, jaký vliv měla konzultace se stakeholdery na znění Komisního návrhu, ale lze porovnat cíle jednotlivých stran s údaji, které nakonec EK posoudila jako vhodné pro nové nařízení.

Aby byl zajištěn plynulý přechod z předchozích nařízení zahrnuje návrh již zavedené cíle pro vozový park EU na rok 2020 ve výši 95 g/km (na základě NEDC) pro osobní automobily a ve výši 147 g/km (na základě NEDC) pro lehká užitková vozidla. Nové cíle pro rok 2030 se v návrhu blíží spíše představě environmentálních organizací než automobilového průmyslu. Komise pracovala s cíli v rozmezí od 10 % do 40 % snížení. Nakonec v návrhu upřednostnila cíle CO<sub>2</sub> pro celý vozový park EU rovnající se 15 % v roce 2025 a 30 % snížení v roce 2030 ve srovnání s cíli pro rok 2021. Ačkoli tyto cíle nebyly stanoveny tak vysoko, jak si podle konzultace velká část stakeholderů představovala, citelný rozdíl byl především v novém způsobu měření WLTP, které měří emise mnohem bližší reálnému provozu, než tomu bylo u NEDC. WLTP má podle návrhu vstoupit v platnost od roku 2021.

Novinkou v měření emisí by podle návrhu měl být výše zmíněný přechod na cyklus WLTP. Komise by však navíc podle tohoto návrhu měla mít pravomoc požadovat po výrobcích shromažďování a předkládání údajů o emisích CO<sub>2</sub> získaných v reálném provozu. Tím by EK získala možnost monitorovat, zda naměřené emise odpovídají emisím skutečným.

Monitoring automobilů by měl být zajištěn normalizovanými přístroji pro měření spotřeby paliva a emisí.

Co se týče parametru užítkovosti, v návrhu bylo doporučeno ponechat dosud fungující parametr hmotnosti. Využití stopy nebo nevyužití žádného parametru se neshledalo s dostatečným souhlasem. Parametr hmotnosti by tak měl i nadále zajišťovat, aby výrobci automobilů museli vyvinout obdobné úsilí při dosahování specifických cílů. Pro tuto možnost se vyslovila většina stakeholderů, a ani podle EK by změna zavedené metriky nepřinesla žádné významné výhody. Od roku 2025 by se však měla změnit metrika hmotnosti v provozním stavu na zkušební hmotnost vozidla, která je blíže skutečné hmotnosti dokončeného vozidla.

Co se týče vozidel ZLEV, definice z přechodí legislativy je sice zachována (vozidla s emisemi od nuly do 50 g CO<sub>2</sub>/km), avšak EK upozorňuje, že by měl být ponechán prostor pro její úpravu na základě rozvoje infrastruktury dobíjecích a plnicích stanic. Zvažovaný minimální podíl ZLEV ve vozovém parku výrobce byl nakonec nahrazen kreditovým systémem, zvyhodňujícím výrobce s vyšším podílem ZLEV.

Ačkoli většina environmentálních organizací vinní prvky nákladově efektivního provádění z oslabování vytyčených cílů, výrobci automobilů je naopak označují za klíčové pro dosažení svých specifických cílů pro emise CO<sub>2</sub>. EK v návrhu nařízení deklaruje, že je vhodné zachovat ustanovení o sdružování (pooling) i ustanovení o ekologických inovacích, které by však od roku 2025 mělo být rozšířeno o působnost klimatizací. Komise naopak nedoporučuje zavádět obchodování a výpůjčky kreditů CO<sub>2</sub> a plánuje zrušit možnost výjimek pro specializované výrobce automobilů. Možnost výjimky z působnosti nařízení by však měla stále platit pro výrobce, kteří jsou zodpovědní za 1 000–10 000 registrací osobních automobilů ročně nebo 1 000–22 000 registrací pro dodávky. Naopak pro výrobce odpovědné za 10 000 až 300 000 nově registrovaných vozidel se možnost výjimky od roku 2025 zcela ruší. Výrobci odpovědní za méně než 1 000 registrací za rok by z toho návrhu měli být zcela vyňati.

Komise dále uvádí, že volba vhodného způsobu zavedení těchto opatření musela být na úrovni nařízení EU na základě zásady subsidiarity. Pokud by byla zavedena opatření na nižší úrovni (státní), hrozilo by, že jednotlivé státy si zvolí odlišné ambice a technické parametry. V důsledku různých podílů jednotlivých automobilek na národních trzích by taková opatření měla na výrobce různé dopady, a mohlo by tak dojít k výraznému ovlivnění hospodářské soutěže. Zvýšila by se také pravděpodobnost přesunu výroby na trhy s nižšími restrikcemi.

Dne 8. 11. 2017 byl návrh Komise oficiálně předán k posouzení Radě, Parlamentu, hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů, který se však rozhodl stanovisko nevydat (Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady č. COM(2017) 676).

### **3.1.2 Stanovisko hospodářského a sociálního výboru**

Hospodářský a sociální výbor byl uveden jako jeden ze subjektů, se kterými měla EK povinnou konzultaci v rámci návrhu nařízení na stanovení emisních limitů z mobilních zdrojů. EHSV měl tak pravomoc vypracovat k návrhu oficiální stanovisko, od něhož se mohl odvíjet další osud celého nařízení. Zpravodajem byl zvolen Dirk Bergrath a odpovědnou specializovanou sekcí tohoto výboru byla stanovena sekce pro jednotný trh, výrobu a spotřebu. Ta přijala své stanovisko 24. 1. 2018. Ještě, než se toto stanovisko dostalo na plenární zasedání EHSV, bylo 5. 2. 2018 konzultováno s Evropským parlamentem a 9. 2. 2018 s Radou EU. 14. 2. 2018 pak na svém plenárním zasedání přijal EHSV konečnou verzi tohoto stanoviska. Tato konečná verze byla i přes absolvované konzultace zcela shodná se stanoviskem specializované sekce (Stanovisko specializované sekce Jednotný trh, výroba a spotřeba č. 2018/C 227/07).

EHSV v ní zásadě vítá návrh Komise, a shledává ho jako rozumný kompromis mezi klimatickými cíli a zachováním pracovních míst v automobilovém průmyslu. Za příliš ambiciózní však považuje deklarované 15 % snížení emisí do roku 2025 oproti roku 2021, které je podle něho na hranici technologických možností výrobců automobilů. Dále také poukazuje na aféru se zmanipulovanými výsledky emisních testů a vítá nový způsob měření, se kterým návrh počítá, a také plánované Komisní kontroly reálných dat výrobců. Schvaluje také fakt, že Komise zásadně neupřednostňuje konkrétní způsob, jakým bude cílů dosaženo.

Na druhou stranu upozorňuje na nedostatky v Komisním posouzení hospodářských a sociálních dopadů, a obává se budoucího propouštění zaměstnanců. Proto požaduje pravidelný monitoring zaměstnanců a případné zajištění kvalifikací, rekvalifikací a odborných příprav zaměstnanců. Za nejvíce pravděpodobný považuje EHSV přechod na elektrický pohon, tudíž doporučuje zejména rekvalifikace v oblastech elektrotechniky, elektrochemie, povrchových úprav, termoregulace, vysokonapěťových technologií a chování materiálů. Doporučuje také aby veškeré finance vybrané z případných sankcí za nedodržování cílů byly investovány do podpory automobilového odvětví a jeho pracovníků. Ačkoli EHSV vítá snížení závislosti na dovozu ropy, upozorňuje, že mohou vzniknout závislosti na jiných strategických surovinách potřebných k výrobě elektromotorů (lithium, kobaltu, niklu).

Celkově však EHSV souhlasí s návrhem Komise a pouze upozorňuje na rizika ztráty pracovních míst. Připomíná také, že je nutné redukovat emise během celého životního cyklu, jakožto i v dalších způsobech dopravy (Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru č. 2018/C 227/07).

### **3.1.3 Projednávání v Radě EU**

První jednání Rady EU, kde generální tajemník představil návrh komise se konalo již dva dny poté co Komise oficiálně svůj návrh vydala. Prvních změn se mu však dostalo až po podrobné analýze 6. 2. 2018. Tyto změny se však zatím týkaly pouze jazykové korektury, úprav nepřiliš obratných formulací a opravy chybně uvedeného čísla předchozího nařízení.

Na dalších jednáních pak Rada projednávala stanoviska legislativních orgánů jednotlivých členských států vůči tomuto návrhu. Za stanoviska, které požadují změnu některých důležitých bodů byly označeny stanoviska od Senátu České republiky, Poslanecké sněmovny České republiky a španělského Parlamentu (cortes generales). Další tři stanoviska byla vedena jako politický dialog. Těmi byla stanoviska francouzského Národního shromáždění, portugalského parlamentu a rumunského Senátu. I další zástupci členských států se však rozcházeli již v základních aspektech návrhu, především pak v otázce ambicióznosti budoucích cílů (IPEX, 2022).



Na jedné straně figurovaly například obě komory Parlamentu České republiky, které shodně přijaly stanovisko Vlády ČR. To požadovalo provést v chystaném nařízení tyto změny (Usnesení Senátu Parlamentu ČR č. 175):

- stanovit pro rok 2025 snížení emisí maximálně o 10 % (nikoli 15 % jak uvádí EK) případně učinit cíle pro rok 2025 nezávazné. Pro rok 2030 pak snížit cíle emisí v rozmezí 20–25 % oproti roku 2021
- na základě přechodu na měření WLTP zvýšit limit pro ZLEV na 65 g CO<sub>2</sub>/km (oproti Komisním 50 g)

K tomuto postoji se za EK pro senát vyjádřila eurokomisařka pro průmysl a podnikání Elżbieta Bieńkowská, a pro po Poslaneckou sněmovnu místopředseda Frans Timmermans společně s eurokomisařkou pro dopravu a vesmír. Ti legislativním orgánům ČR předložili provedené analýzy a relevantní data od stakeholderů, která motivovala EK k nastavení právě takových cílů, a ukazovala, že stanovení právě takových cílů by mělo být výhodné pro všechny stakeholdery (Bieńkowská, 2018; Timmermans a Bulcová, 2018).

Opačný pohled na věc, než orgány ČR zastávalo výrazně větší množství delegací. Například Národního shromáždění z Francie požadovalo zvýšit emisní cíle na 40 % pro rok 2030. Doporučovalo také stanovit dlouhodobý cíl pro rok 2040, ve kterém by již mělo být dosaženo nulových emisí. Kromě toho však také Národní shromáždění prosazovalo úplné zrušení užitné hodnoty (stopy i hmotnosti) (French National Assembly's conclusions, 2017).

Dne 1. 10. 2018 tak vydalo předsednictví Rady kompromisní stanovisko, které mělo za cíl sblížit polarizované názory těchto členských států. Hodnoty uvedené v tomto stanovisku se však více blížily cílům ambicióznějších států. Cíle pro osobní automobily byly stanoveny ve výši 35 % od roku 2030, avšak byl zde ponechán prostor pro další diskuzi. Toto kompromisní znění však označilo hned několik národních delegací za nepřijatelné, ačkoli většina z nich uvedla, že se jedná o krok správným směrem. Předsednictví Rady tak bylo nuceno oznámit, že národní delegace nenalezly patřičnou shodu nejen v otázce výše cílů, ale také v otázkách pro dílčí cíle, parametr užitné hodnoty nebo prvky nákladově efektivního provádění (Generální sekretariát Rady, 2018).

Dosažení výraznějšího pokroku se podařilo až 9. 11. 2018 na zasedání Rady pro životní prostředí, na kterém byl odsouhlasen obecný přístup (mandát k jednání s dalšími orgány), jako reakce na výsledek jednání EP. V obecném přístupu bylo oproti původnímu návrhu učiněno několik změn, avšak většinou se jednalo spíše o doplňující nebo upřesňující charakter. Výraznější změnou je však návrh, aby výrobci automobilů s ročním počtem registrací mezi 10 a 300 tisíci, mohli žádat o výjimku z dodržování specifických cílů i po roce 2025 (Generální sekretariát Rady, 2018b).

Na tento kompromisní obecný přístup však takřka obratem reagovali ministři Irska, Dánska, Lucemburska, Nizozemska, Slovinska a Švédska, kteří vydali společné stanovisko. To vyjadřovalo především zklamání, že obecný přístup neodrážel jejich touhu po ambicióznějších cílech (General Secretariat of the Council, 2018).

O dva dny později vydalo společné prohlášení také Polsko a Rumunsko. V něm oproti obecnému stanovisku navrhuje především upravit pravidla pro státy, jejichž HDP na obyvatele je nižší než 60 % evropského průměru. Takové státy by pak mohly například každé vozidlo definované jako ZLEV počítat jako 4 vozidla (General Secretariat of the Council, 2018b).

Další společné prohlášení vydaly také Lucembursko a Belgie, v něm vyjadřují svou nespokojenost s nízkými ambicemi návrhu, a obávají se, že pobídkový mechanismus pro výrobu ZLEV bude mít za důsledek narušení vnitřního trhu (Generální sekretariát Rady, 2019).

Konečného kompromisního textu schváleného Výborem stálých zástupců se Rada dočkala 18. 1. 2019. Největším zlomem zde bylo opětovné zpřísnění cílů pro celý vozový park EU. Cíl pro osobní automobily byl stanoven ve výši 37,5 % snížení pro specifické emise oproti roku 2021. Pro lehká užitková vozidla byl tento cíl stanoven na 31 %. Novinkou tohoto dokumentu je také zvýšení hodnoty „x“ u faktoru ZLEV pro výpočet specifických emisí výrobce. Zvýšení této hodnoty na 15 % v roce 2025 a 35 % v roce 2030 by mělo zajistit, aby benefity za ZLEV čerpali výrobci s vyššími podíly těchto vozidel v svém vozovém parku. Tento dokument také stanovuje, že možnost výjimky ze specifických cílů by pro výrobce

s ročním počtem registrací 10-300 tisíc měla platit až do roku 2028. Pro výrobce by se také měla rozšířit povinnost reportování dat Komisi. Nově by měly zveřejňovat také data jako: identifikační číslo vozidla, spotřebované palivo nebo elektrická energie (u hybridních vozidel oboje), ujetá vzdálenost a další parametry nezbytné ke kontrole dodržování cílů stanovených v nařízení (General Secretariat of the Council, 2019).

V tomto textu Rada také poukázala, že uváděné úspěchy předchozích nařízení jsou do značné míry zkreslené vlivem značného rozdílu mezi emisemi CO<sub>2</sub> měřenými cyklem NEDC a emisemi vypouštěnými v reálných podmínkách. Dále vyzdvihla potenciál udržitelných lehkých komponentů ke snižování spotřeby energie a emisí CO<sub>2</sub> a vyslovila svou podporu pro jejich další rozvoj. Posledním výrazným apelem na Komisi byla nutnost zavedení legislativy, která bude posuzovat emise CO<sub>2</sub> z mobilních zdrojů po celý jejich životní cyklus (General Secretariat of the Council, 2019).

Nařízení bylo schváleno Radou v prvním čtení dne 15. 4. 2019. Pro přijetí se vyslovilo celkem 26 členských států, přičemž Bulharsko se zdrželo hlasování a Maďarsko hlasovalo proti přijetí nového nařízení (EUR-Lex, 2019).

### **3.1.4 Jednání v Evropském parlamentu**

V souladu s legislativním procesem se mezi Radou, Komisí a Parlamentem uskutečňuje řada neformálních kontaktů. Všechny legislativní orgány se totiž snaží dosáhnout dohody hned v prvním čtení, aby nebylo nutné absolvovat druhé čtení nebo dohodovací řízení. Pozměňovací návrhy a stanoviska Rady a EP se tak často vzájemně ovlivňují, jelikož přípravné práce probíhají současně v obou orgánech. Rada však může svůj postoj přijmout teprve po krocích Parlamentu.

Poté, co Evropský parlament od Komise obdržel legislativní návrh, zvolil předseda EP odpovědným výborem výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin. Zpravodajkou za příslušný výbor byla stanovena Miriam Dalli. Jelikož se však jednalo o návrh nařízení, které spadalo do pole působnosti více výborů, své stanovisko k návrhu měl vypracovat také Výbor pro dopravu a cestovní ruch. V tomto výboru byla stanovena zpravodajkou Karima Delli (EUR-Lex, 2019).

### **3.1.4.1 Stanovisko Výboru pro dopravu a cestovní ruch**

Stanovisko Výboru pro dopravu a cestovní ruch bylo přijato 10. 7. 2018. Požadovalo celkem 73 pozměňovacích návrhů. Jednalo se opět v převážné většině o doplňující a vysvětlující změny. Většinu pozměňovacích návrhů v obdobném znění zmínila i Rada a EHSV. Jednalo se například o apel na další investice do dobíjecí a doplňovací infrastruktury, rozvoj alternativních pohonů, obavu o ztrátu pracovních míst nebo například další vylepšení WLTP tak, aby ještě více odpovídal reálným emisím. Stejně jako později Rada pak výbor uvedl, že finance získané ze sankcí uvedených v tomto návrhu, by měly být investovány přímo zpět do rozvoje nízkoemisního automobilového průmyslu. Shodně s radou také navrhl ponechat výjimku pro výrobce, kteří jsou ročně odpovědní za 10-300 tisíc nových registrací i pro roce 2025.

Oproti všem jednáním v Radě však požadoval spíše mírnější cíle a výraznější benefity pro nákladově efektivní provádění. Například příspěvek technologií vedoucích ke snížení průměrných specifických emisí by měl podle Výboru pro dopravu a cestovní ruch činit nejvýše 9 g CO<sub>2</sub>/km namísto Komisních 7 g. Také podíl ZLEV, který by pro výrobce znamenal výhodnější specifické cíle, stanovil na minimálně 15 % v roce 2030 (EK 30 %).

Stanovisko bylo výborem přijato prostou většinou hlasujících v poměru 23:18 (2 členové výboru se zdrželi). Pro přijetí hlasovali poslanci z ALDE, ECR a PPE. Proti tomuto stanovisku se vyslovili poslanci z EFDD, ENF, GUE/NGL, S&D, VERTS/ALE a jeden poslanec z ECR (Stanovisko Výboru pro dopravu a cestovní ruch č. 619.220).

### **3.1.4.2 Pozměňovací návrhy Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin**

S ohledem na stanoviska Výboru pro dopravu a cestovní ruch a poradní skupiny složené z právních služeb EP, Rady a EK, a na dopis od Výboru pro právní záležitosti, vydal příslušný výbor celkem 70 pozměňovacích návrhů.

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin sice do svých pozměňovacích návrhů do jisté míry zakomponoval některé návrhy ze stanoviska Výboru

pro dopravu a cestovní ruch, avšak v klíčových otázkách zastává příslušný výbor zcela opačné cíle. V pozměňovacích návrzích tak lze narazit například na úplné zrušení možnosti výjimky pro výrobce, kteří jsou ročně odpovědní za 10-300 tisíc nových registrací, zachování příspěvku 7 g CO<sub>2</sub>/km na kilometr u technologií snižující emise, stejně jako na diametrální změny konkrétních cílů. Pozměňovací návrh například stanovuje cíl emisí ve výši 20 % snížení v roce 2025 a 45 % snížení emisí v roce 2030 oproti emisím naměřeným v roce 2021. Podíl ZLEV, který by pro výrobce znamenal výhodnější specifické cíle by podle těchto změn měl být ve výši 20 % v roce 2025 a 40 % v roce 2030.

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin sice souhlasil s plánovanou změnou systému měření emisí, avšak do budoucna by upřednostňoval měření reálných emisí pomocí systému PEMS (přenosný systém měření emisí).

Pro přijetí pozměňovacího návrhu se vyjádřilo 38 poslanců z ALDE, ECR (1), EFDD, GUE/NGL, PPE, S&D a VERTS/ALE. Proti bylo 23 poslanců z ECR a PPE. 7 dalších poslanců se zdrželo hlasování. Z poměru hlasujících frakcí je zřejmé, že se jedná o téměř zrcadlově obrácené rozložení frakcí, než tomu bylo u stanoviska Výboru pro dopravu a cestovní ruch. Podle toho lze také usuzovat, které frakce si přejí spíše mírnější opatření, a které by upřednostňovaly ambicióznější cíle (Zpráva Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin č. 0287/2018 a Stanovisko Výboru pro dopravu a cestovní ruch (2018)619220).

### **3.1.4.3 Pozměňovací návrhy frakcí a plenární zasedání**

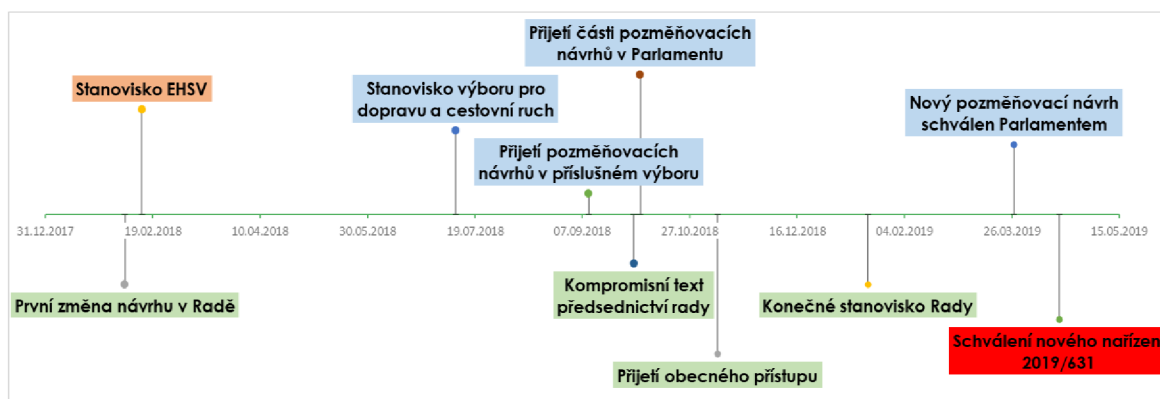
Kromě 70 změn přijatých příslušným výborem, bylo do návrhu pro plenární zasedání zařazeno ještě dalších 29 návrhů jednotlivých (či sloučených) politických frakcí EP. Z těchto změn však byly přijaty pouze tři změny od politické skupiny S&D a 3 z 6 navrhovaných změn skupiny ALDE.

Na druhou stranu nebyly přijaty ani „nejradikálnější“ pozměňovací návrhy příslušného výboru, tedy úplné zrušení výjimky specializovaným výrobcům, cíle ve výši 45 % emisí v roce 2030 oproti roku 2021, a minimální podíl ZLEV 20 % v roce 2025 a 40 % v roce 2030 potřebný k výhodnějším specifickým cílům.

Tyto změny byly nahrazeny pozměňovacími návrhy právě od frakcí ALDE a S&D, které stanovily kompromisnější cíle ve výši 40 % snížení emisí v roce 2030 oproti roku 2021, a zmíněný minimální podíl ZLEV byl stanoven na 20 % v roce 2025 a 35 % v roce 2030.

Po skončení hlasování (4. 10. 2018) byl návrh obsahující přijaté texty vrácen dotyčnému výboru a bylo zahájeno jednání s Radou. EP a Radě se nakonec podařilo dosáhnout dohody, tudíž Parlament 27. 3. 2019 oficiálně přijal nové pozměňovací návrhy, které se Rada zavázala přijmout (Generální sekretariát Rady, 2018c).

17. 4. 2019 tak bylo schváleno nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011



Obrázek 17 Časová osa průběhu přijímání nařízení 2019/631 v Radě a Parlamentu  
Zdroj: vlastní zpracování podle EUR-Lex, 2019.

### 3.2 Stakeholders

Na základě konzultace, kterou uspořádala Evropská komise lze identifikovat velké množství skupin z různých oborů, které měly na znění nařízení svůj zájem. Podle pracovních dokumentů Komise lze také určit jaké dopady bude nařízení na tyto stakeholdery pravděpodobně mít. Tato subkapitola se tak bude zabývat právě nejdůležitějšími skupinami stakeholderů, které bylo možné v konzultaci identifikovat, a představí nejen jejich názory a cíle, ale také potenciální dopady nařízení na tuto skupinu. Zaměří se zejména na dva klíčové hráče z opačných protipólů: environmentální skupiny a výrobce automobilů

### 3.2.1 Obyvatelé EU

První a také nejobsáhlejší zapojenou skupinou jsou obyvatelé EU. Těch se nařízení může dotknout hned v několika směrech – jako uživatelů automobilů, jako pracovní síly, nebo ze hlediska znečištění ovzduší.

Z finančního hlediska se sice z počátku očekává přesun nákladů spojených s novými technologiemi právě na kupující automobilů, z dlouhodobého hlediska, s rostoucí poptávkou po ZLEV, se však budou tyto náklady postupně snižovat. Uživatelům ZLEV navíc výrazně klesnou náklady na provoz vozidla a nákup paliv. Shrnutí posouzení dopadů, které vydala Komise uvádí například, že k roku 2030 budou úspory u průměrné lehkého užitkového vozidla činit 3 800 až 4 400 EUR, a u osobního automobilů se budou pohybovat od 1 000 do 2 000 EUR při uvažované životnosti 15 let. Čisté úspory navíc bude mít i druhý uživatel vozu, z čehož budou profitovat i nižší příjmové skupiny (European Commission, 2017)

Dalším způsobem, jakým jsou obyvatelé EU ovlivněni, je již zmiňovaná potenciální ztráta pracovních míst spojená s restrukturalizací automobilového průmyslu. Přímo v nařízení 2019/631 je proto závazek zaměřit vybrané programy (unijní, celostátní i regionální) na rekvalifikaci a zvyšování kvalifikace pracovníků v tomto průmyslu. Finance vybrané z potenciálních sankcí vůči výrobcům by se navíc měly využít právě na ekonomicky a sociálně přijatelnou dekarbonizaci dopravy (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631).

Poslední změnou, ze které by měli profitovat všichni obyvatelé EU bez rozdílu je pak zlepšená kvalita ovzduší (především ve velkých městech) a zpomalení klimatické změny. Omezení emisních látek, které ohrožovaly životní prostředí, by tak mělo mít pozitivní vliv i na lidské zdraví (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631).

V úvodní konzultaci k chystanému zákonu soukromé osoby mnohdy vystupovaly vůbec nejradikálněji, a jejich cíle v oblasti snížení emisí byly zpravidla podobné cílům environmentálních organizací. Ačkoli se nejednalo o úplně reprezentativní vzorek, tak si téměř 80 % obyvatel si například přálo vyšší budoucí cíle, než stanovovaly dosavadní nařízení.

### **3.2.2 Dodavatelé autodílů a materiálů**

Nařízení a s ním spojené nové požadavky automobilového průmyslu zasáhnou pravděpodobně i dodavatele komponentů a materiálů ke konstrukci vozidel. Příležitost pro ně však spočívá ve výzkumu nových technologií a zavádění nových materiálů. Tato příležitost může vytvářet jednak nová pracovní místa, ale také možnost dosažení nových zahraničních trhů. Specializovaní dodavatelé tak k tomu mohou využít právě nových poptávek ze strany výrobců.

V rámci konzultace tak například vystupovaly firmy zabývající se zpracováním hliníku, které pro snížení emisí nabízely variantu odlehčení, nebo také organizace Glass for Europe, která nabízela technologii skel s regulací slunečního záření, jako alternativu klimatizace. Oba tyto body pro snížení emisí byly nakonec do nařízení zahrnuty. Ocelářský průmysl zase lobboval za zahrnutí celého životního cyklu výrobku do cílových emisí, a zdůrazňoval potenciál oceli jako ekologického materiálu. Ačkoli se k výrazné nevoli tohoto průmyslu princip založený na LCA do legislativy nedostal, nařízení uvádí, že do roku 2023 Komise posoudí možnosti pro tento přístup k měření emisí. Dodavatelé autodílů pak kladli důraz především na technologickou neutralitu dosahování cílů. Obecně pak byli přikloněni spíše názorům výrobců automobilů, když doporučovali nezvyšovat emisní cíle oproti předchozím nařízením (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631; WorldAutoSteel Association, 2018 a Coda, 2018).

### **3.2.3 Energetické firmy a firmy zabývající se prodejem paliv**

S platností nového nařízení lze očekávat pozvolný přesun k alternativním palivům. Dodavatelům tradičních paliv tak hrozí snížení poptávky a nižšímu využití stávající infrastruktury. Evropská komise jim tak doporučuje zvážit podporu tohoto trendu a zvýšit poměr alternativních paliv ve svém portfoliu či se například spolupodílet na rozvoji nové infrastruktury. Nové obchodní příležitosti se pak naskytnou především společnostem dodávajícím elektřinu. Odvětví jako chemický průmysl zase bude moci těžit z nižších cen ropy, pokud se sníží poptávka v odvětví dopravy.



Společnosti zabývající se bioplyny a CNG prosazovaly během jednání o nařízení zejména měření emisí na principu LCA. Také vyžadovaly po orgánech EU pomoci rozšířit mezi veřejnost informace o tom, kolik je produkováno emisí při výrobě motorů s různými pohony. Podobně jako dodavatelé autodílů pak prosazovali maximální neutralitu v technologickém přístupu, pomocí kterého bude nižších emisí dosahováno, tak aby nebyly upřednostňovány elektromobily.

Asociace Fuels Europe sdružující nadnárodních ropné a plynárenské společnosti, prosazovala podobně jako ostatní subjekty tohoto oboru především technologickou neutralitu a změnu definice ZLEV, tak aby nebyl upřednostňován pouze vodíkový a elektrický pohon. Ačkoli podle rejstříku transparentnosti měla tato asociace několik schůzí s příslušnými zákonodárci, nevystupovala zdaleka tak výrazně jako zástupci environmentálních organizací nebo automobilového průmyslu, jak by se dalo od asociace jejíž rozpočet pro činnosti uvedené v rejstříku transparentnosti činí téměř 4 miliony EUR očekávat (Sekretariát rejstříku transparentnosti, 2020 a European Commission, 2017).

### **3.2.4 Výrobci automobilů**

Pravděpodobně nejvíce dotčenou skupinou jsou výrobci automobilů. Konečné znění tohoto nařízení by pro ně do budoucna mohlo znamenat zisk či ztrátu v hodnotě stovek milionů Eur, je tedy pochopitelné, že automobilová lobby měla významné důvody k jeho ovlivnění.

Evropská Komise již dopředu deklarovala, že k dosažení cílů bude zapotřebí celková restrukturalizace v tomto odvětví. Nařízení tak výrobcům přináší řadu výzev, ať už v oblasti elektrifikace, či vývoje nových technologií. Někteří zaměstnanci automobilového průmyslu tak budou muset podstoupit rekvalifikace, aby dokázali udržet krok s novými technologiemi. Budou také zapotřebí rozsáhlé investice do ekologičtějších vozidel. Jak ale Komise uvádí, pokud by v EU nebyl tento krok učiněn, hrozilo by, že evropské automobilky v blízké budoucnosti přijdou o roli leadera v automobilových technologiích. Státy jako Čína nebo USA již podobná nařízení uvedly v platnost, a ukázalo se, že právě to byla důležitá motivace k rozvoji technologických inovací, které jsou označovány jako technologie budoucnosti.

ACEA i většina výrobců automobilů v konzultaci i mimo ni opakovaně uváděli, že plně souhlasí s dekarbonizací odvětví, ale plánované cíle označovali na nereálné. Dokonce i v době, kdy byl ještě konzultován cíl 30 % snížení, se automobilky bouřily, že je příliš agresivní a ohrozí tak jejich konkurenceschopnost. Za velmi problematický označují zejména dílčí cíl v roce 2025, který se zdá být příliš brzy, než aby byli výrobci schopni restrukturalizovat svůj vozový park. ACEA také poukazuje na dosavadní nepřijetí vozidel s elektrickým pohonem ze strany zákazníků. Upozorňuje tedy na důležitost technologické neutrality při dosahování cílů (Jonnaert 2018).

Ještě kritičtější, než evropská ACEA byla vůči návrhu japonská asociace výrobců automobilů JAMA. Ta označila snížení emisí o 30 % do roku 2030 za drastické a nepřijatelné. Jako realistické snížení uvádí 20 %. Ostře vystupuje také proti nedostatečnému systému kreditů ZLEV nebo proti zrušení výjimky pro výrobce s méně než 300 tisíci novými registracemi (Oka, 2018).

Jak ACEA, tak JAMA byly společně v organizacemi FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), CLEPA (European Association Automotive Suppliers) a environmentální T&E členy expertní skupiny Komise pro implementaci a rozvoj politiky CO<sub>2</sub> ze silničních vozidel. Tato skupina se podílela právě na návrhu nařízení 2019/631 (European Commission, 2022).

Přestože zástupci výrobců automobilů měli podle rejstříku transparentnosti hned několik schůzek s komisařem Miguelem Cañetem i s dalšími příslušnými úředníky, a byli také členy klíčové expertní skupiny, nepodařilo se automobilové lobby prosadit nižší cíle, ale pouze zachování některých prvků nákladově efektivního provádění, které výrobcům dosahování cílů emisí CO<sub>2</sub> usnadní (Sekretariát rejstříku transparentnosti, 2020b).

European Environment Agency však uvádí, že i přes výrazné námitky výrobců automobilů k nařízení, klesly v roce 2020 v Evropě průměrné emise CO<sub>2</sub> nových osobních automobilů o rekordních 12 %. Tento pokles je přisuzován zejména prudkému nárůstu registrací ZLEV. Z tabulky č. 6 je pak patrné, že téměř všichni výrobci a sdružení byli schopni dosáhnout svých specifických cílů. To se nepodařilo pouze dvěma uvedeným sdružením a šesti

individuálním výrobcům zabývajících se ale především výrobou luxusních sportovních automobilů. Na druhou stranu však v následujících letech bude pro výrobce náročnější dosáhnout svých specifických cílů z důvodu změny měřicího cyklu na WLTP, a také vlivem postupného zmírňování některých prvků nákladově efektivního provádění (EEA, 2022).

Tabulka 6 Emise CO<sub>2</sub> výrobců automobilů v Evropě k roku 2020

Výrobce nebo sdružení výrobců automobilů	Specifické cíle emisí [g CO <sub>2</sub> /km]	Průměrné emise [g CO <sub>2</sub> /km]	Splněno
BMW	104,064	99,211	ANO
FCA – TESLA – HONDA	94,665	90,935	ANO
FORD – VOLVO	101,571	96,09	ANO
HYUNDAI	95,388	93,232	ANO
KIA	95,481	92,716	ANO
MERCEDES-BENZ	106,604	103,883	ANO
PSA – OPEL	92,763	88,504	ANO
RENAULT – NISSAN – MITSUBISHI	93,543	92,566	ANO
SUZUKI	90,283	100,713	NE
TOYOTA – MAZDA	95,11	93,992	ANO
VW – SAIC	98,624	99,569	NE

Zdroj: vlastní zpracování podle EEA, 2022

### 3.2.5 Environmentální organizace

Přísloušným protipólem v názorech a postojích v tomto tématu byly vůči výrobcům automobilů právě environmentální organizace. Ačkoli NGO na tomto nařízení neměly tak rozsáhlé finanční zájmy, často prosazovaly vyšší cíle než zbytek stakeholderů, místy pravděpodobně až mimo dosah současných technologií.

Za nejvlivnější a nejhlasitější lze označit globální kampaň Transport & Environment's (T&E). Ta nejenže stála za velkým počtem odpovědí v konzultaci, ale od vyhlášení konzultace až do přijetí zákona, uskutečnila na dvě desítky setkání s úředníky EU, kde byly emise CO<sub>2</sub> z automobilů hlavním tématem. V tomto ohledu tak byla T&E mnohem produktivnější než asociace výrobců automobilů (Sekretariát rejstříku transparentnosti, 2020c).

Navrhované 30% snížení do roku 2030 však tato skupina považovala za příliš nízké. V jednom ze svých prohlášení dokonce navrhla cíle ve výši 50–60% snížení do roku 2030. Za jediný dostatečně silný prvek v návrhu nařízení označila dílčí cíl v roce 2025, ačkoli by spíše upřednostnila jeho zvýšení z 15 na 20 %. Oproti výše zmíněným skupinám také odmítá prvky nákladově efektivního provádění, parametr užité stopy a výrazně upřednostňuje elektrický pohon před jinými technologiemi. Tyto názory však sdílela s poměrně nízkým počtem stakeholderů (Hildemeier, 2018).

Odpověď na otázku, jak je možné, že zákonodárci z plánovaného a kontroverzního 30% snížení posunuli cíle dokonce na 37,5 % vysvětlil ve výročním prohlášení výkonný ředitel T&E William Todts. Zásadní vliv na zákonodárce totiž podle něho měl briefing, na kterém T&E představilo zjištění, že evropské automobilky investují sedmkrát více peněz do výroby elektromobilů v Číně než v Evropě. V případě nařízení 2019/631 tak ani lobbying globálních automobilových korporací nedokázal zvrátit ambiciózní emisní cíle, které tak byly nastaveny mnohem výše, než by si výrobci automobilů přáli (Bowers, 2022 a Poliscanova, 2018).

## 4. Formulace závěrů a zhodnocení výzkumných otázek

Každá společnost se vyznačuje pestrým spektrem zájmů a zájmových skupin. Tyto zájmy jsou však tak různorodé, že není žádnou výjimkou, když jsou zájmy jedné skupiny v přímém rozporu se zájmy skupiny jiné. Ani v moderních demokratických systémech tak nemohou být vyslyšeny zájmy všech subjektů. Znění nově přijímané legislativy tak mnohdy závisí spíše na tom, která zájmová skupina předloží zákonodárcům relevantní informace a pádné argumenty, týkající se možných důsledků této legislativy.

Na úrovni Evropské unie navíc upadají přímé vazby legislativních orgánů na občany, tudíž se orgány EU často spoléhají právě na zájmové skupiny, které jim zájmy občanů předávají. V institucích EU je tak lobbying považován za nedílnou součást rozhodovacího procesu.

Teoreticko-metodologická část práce vymezila několik často používaných lobbistických strategií vůči jednotlivým orgánům EU. Z této kapitoly je patrné, že základem efektivního lobbyingu je vstoupit do legislativního procesu včas, a s relevantními argumenty. Vzhledem k tomu, že největší část konečné legislativy je tvořena v Evropské komisi, bývá preferovaným cílem lobbistů právě tato instituce. Efektivnost tohoto jednání spočívá především ve vstupu do legislativního procesu ještě před vydáním oficiálního návrhu legislativy. Díky tomu je tak možné ovlivnit znění konečného nařízení ještě před tím, než je projednáno v samotných orgánech EU. Tento proaktivní přístup bývá nejčastěji ve formě přímého lobbyingu. Oblíbenými způsoby formulace zájmů jsou pak osobní návštěvy a oficiální dopisy, členství v expertním či pracovním výboru, který legislativu připravuje, nebo například odborné konzultace, které svolává samotná Komise.

Hlavní cílem této práce bylo zjistit, které zájmové skupiny, mohly mít vliv na přijímání a samotné znění nařízení 2019/631 Evropského parlamentu a Rady, a vytyčit jejich role v tomto procesu.

Empirická část práce se tedy podle poznatků zjištěných v první části zaměřila právě na zájmové skupiny, které vstupovaly do procesu během veřejné konzultace před přijetím návrhu. Evropská komise vedla tuto konzultaci online, pomocí strukturovaného dotazníku,

a po skončení konzultace tyto vyplněné dotazníky zveřejnila na svých stránkách. Analýzou všech 205 odpovědí bylo zjištěno pět základních zájmových skupin, přičemž každá skupina měla své specifické cíle a každou z nich mohlo znění nařízení ovlivnit jiným způsobem. Na názorových protipólech stály na jedné straně environmentální organizace a na straně druhé výrobci automobilů. Ostatní zájmové skupiny se pak v jednotlivých otázkách přikláněly buď k jedné nebo k druhé straně, obvykle v závislosti na vlastním prospěchu.

Nejvíce zastoupenou skupinou byli samotní obyvatelé EU, vystupující jako soukromé osoby. Jejich cíle byly často nejvíce radikální a většinou dosti podobné cílům environmentálních organizací. Kvůli nedostatečným technologickým znalostem byli však bráni spíše jako doplněk k názorům jednotlivých odvětví. V dalších fázích projednávání návrhu již zpravidla nefigurovali.

Další dvě skupiny byly názorově poměrně podobné. Jednou z nich byli dodavatelé autodílů a materiálů a druhou energetické společnosti a společnosti zabývající se prodejem paliv. Obě tyto skupiny byly pochopitelně spíše na straně výrobců automobilů, ovšem měly také své specifické cíle. Celkově kladly důraz na technologickou neutralitu pro dosahování cílů, tak aby nebyly upřednostňovány pouze elektromobily, a prosazovaly metodu měření emisí v průběhu celého životního cyklu vozidla. Společnosti ze specifických odvětví pak často využívaly tuto konzultaci k propagaci výhod svých produktů a řešení, nebo naopak poukazyvaly na nevýhody konkurenčních produktů (např. European Aluminium – odlehčený materiál, Glass for Europe – zasklení s regulací slunečního záření, Fachverband Biogas – bioplyn). Přijaté nařízení nakonec ve svém znění zahrnuje velkou část požadavků přijatých od těchto odvětví nebo alespoň přislíbilo jejich další projednání.

Z obecného pohledu bylo nejdůležitějším bodem nařízení stanovení budoucích emisních cílů pro rok 2030. V této otázce se názorově střetli především již zmiňovaní výrobci automobilů prosazující nižší cíle a environmentální organizace prosazující vyšší cíle, na jejichž straně se nacházelo větší množství podporovatelů z různých odvětví. Obě tyto skupiny byly zastoupeny i v expertní skupině Komise pro implementaci a rozvoj politiky CO<sub>2</sub> ze silničních vozidel, která se podílela na přípravě nařízení. Výrobci automobilů zde však byli zastoupeni nepoměrně více. Na druhou stranu environmentální skupiny měly zase množstevní převahu

během konzultace. Na základě shodných odpovědí v otevřených otázkách byla navíc identifikována i jedna rozsáhlá environmentální aliance, jejíž členové dotazník vyplnili podle předem připravených odpovědí.

Výsledkem uvedeným v návrhu nařízení nakonec bylo 30% snížení emisí v roce 2030 oproti roku 2021. S tím ovšem nebyla spokojená ani jedna strana. Zástupci obou skupin tak ještě absolvovali několik setkání s příslušnými funkcionáři. Rada i Evropský parlament pak znění nařízení několikrát podstatně změnily, a nakonec se usnesly na konečném snížení emisí o 37,5 % do roku 2030. Aby však bylo nařízení alespoň v rámci možností kompromisní, bylo pro výrobce automobilů ponecháno několik zvýhodnění, díky kterým budou moci snáze dosahovat svých emisních cílů.

Nelze sice s úplnou jistotou stanovit, co přesně stálo za rozhodováním příslušných institucí EU, nicméně podle cílů jednotlivých zájmových skupin lze poměrně jasně porovnat, čím zájmům se výsledné znění nařízení blíží více. S tím koresponduje i prohlášení environmentální organizace T&E, která za zlom v jednáních považuje briefing, kde zákonodárcům představila fakt, že evropské automobilky investují sedmkrát více peněz do výroby elektromobilů v Číně než v Evropě. Posun k ambicióznějším cílům pak již nedokázali zvrátit ani lobbisté z řad výrobců automobilů.

V době odevzdání práce představila Evropská komise ještě ambicióznější soubor opatření, který má vést k dalšímu snižování emisních plynů (Fit for 55). Dalším zajímavým výzkumem by tak bylo zjistit, kdo nejvíce prosazoval tato opatření, a zdali se změnily názory zájmových skupin, které vystupovaly jak v případě nařízení 2019/631, tak v případě balíčku „Fit for 55“.

# Seznam použité literatury

## Tištěná literatura

BALDWIN, Richard E. a Charles WYPLOSZ, 2013. *Ekonomie evropské integrace*. 4. vyd. Praha: Grada. Student (Leges). ISBN 978-802-4745-688.

BAŽANTOVÁ, Ilona, Aleš BORKOVEC, Zdeněk HRABA, Petr KOTLAS, Štěpán PECHÁČEK, Pavel SEKNIČKA, Jan URBAN a Jolana VOLEJNÍKOVÁ, 2007. *Lobbying a korupce při tvorbě veřejné politiky*. Praha: Prospektrum. ISBN 978-80-7175-144-1.

BORCHARDT, Klaus-Dieter, 2010. *The ABC of European Union law*. Luxembourg: Publications Office of the European Union. ISBN 978-92-78-40525-0.

CÍLEK, Václav a Alexander AČ, 2019. *Věk nerovnováhy: klimatická změna, bezpečnost a cesty k národní resilienci*. Praha: Academia. ISBN 978-802-0029-300.

FIALA, Petr a Markéta PITROVÁ, 2009. *Evropská unie*. 2., dopl. a aktualiz. vyd. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury. ISBN 978-807-3252-236.

FIALA, Petr, 2009. *Evropeizace zájmů: politické strany a zájmové skupiny v České republice*. Brno: Masarykova univerzita, Mezinárodní politologický ústav. ISBN 978-80-210-4920-8.

FRANCOVÁ, Jana, 2008. *Lisabonská smlouva: konsolidovaný text smlouvy o Evropské unii a smlouvy o fungování Evropské unie ve znění Lisabonské smlouvy*. Editor Jan SOCHOREK. Praha: Úřad vlády České republiky. ISBN 9788087041383.

GREENWOOD, Justin, 2017. *Interest Representation in the European Union*. 4<sup>th</sup> ed. London: Palgrave. ISBN 978-1-137-49132-9.

GUÉGUEN, Daniel, 2008. *European lobbying*. 3. ed., rev. augm. London: John Harper Publishing. ISBN 978-0-9556202-4-9.

GULBRANDSEN, Lars H. a Anne Raaum CHRISTENSEN, 2014. *EU Legislation to Reduce Carbon Emissions from Cars: Intergovernmental or Supranational Policy Making? Review of Policy Research* [online]. 31(6): 503-528 [cit. 2020-10-14]. ISSN 1541132X. Dostupné z: doi:10.1111/ropr.12100.

JORDAN, Andrew a Camilla ADELLE, 2013. *Environmental policy in the EU: actors, institutions and processes*. 3rd ed. New York: Routledge. ISBN 978-020-3109-823.

KALVOVÁ, Jaroslava, Jiří MIKŠOVSKÝ a Aleš RAIDL, 2009. *Klima a jeho změny*. In: BRANIŠ, Martin a Iva HŮNOVÁ, ed. *Atmosféra a klima: aktuální otázky ochrany ovzduší*. Vyd. 1. Praha: Univ. Karlova, Nakl. Karolinum. ISBN 978-80-246-1598-1.

KLIMEŠOVÁ, Magdaléna, Radim BUREŠ a Petr BOUDA, 2012. *Financování politických stran v České republice a potřebné změny regulace*. Praha: Sociologický ústav AV ČR. ISBN 978-80-7330-221-4.

KLUVER, Heike, 2013. *Lobbying in the European Union: Interest Groups, Lobbying Coalitions, and Policy Change*. Oxford: Oxford University Press. ISBN 978-0-19-965744-5.



- KOČÍKOVÁ, Pavla, 1998. *Evropská unie a životní prostředí: politiky, strategie, legislativa*. Ostrava: Montanex. ISBN 80-857-8098-4.
- KUTÍLEK, Miroslav, 2008. *Racionálně o globálním oteplování*. Praha: Dokořán. Bod (Dokořán). ISBN 978-807-3631-833.
- LABOUTKOVÁ, Šárka, 2009. *Prosazování zájmů v EU: národní a specifické zájmy jako legitimní prostředek ovlivňující tvorbu a rozhodovací procesy hospodářské politiky v Evropské unii*. Praha: Národohospodářský ústav Josefa Hlávky. ISBN 978-808-6729-534.
- LABOUTKOVÁ, Šárka, 2010. Typologie, formy a funkce zájmových skupin. In: MÜLLER, Karel B., aj. *Lobbying v moderních demokraciích*. Praha: Grada Publishing, 2010, s. 127–148. ISBN 978-80-247-3165-0. 4. kapitola.
- LABOUTKOVÁ, Šárka a Petr VYMĚTAL, 2010. Regulace lobbingu ve vybraných zemích. In: MÜLLER, Karel B., aj. *Lobbying v moderních demokraciích*. Praha: Grada Publishing, 2010, s. 87–126. ISBN 978-80-247-3165-0. 3. kapitola. (50% podíl)
- MAREK, Michal V., 2022. *Klimatická změna – příčiny, dopady a adaptace*. Praha: Academia. ISBN 978-80-200-3362-8.
- MAREŠ, Miroslav a Petr FIALA, 2003. Pluralismus a (neo)korporatismus. In HLOUŠEK, Vít a Lubomír KOPEČEK. *Demokracie. Teorie, modely, osobnosti, podmínky, nepřátelé a perspektivy demokracie*. Brno: Mezinárodní politologický ústav Masarykovy univerzity, 2003. s. 232-250. ISBN 80-210-3195-6.
- MEIER, Dominik a Christian BLUM, 2019. *Power and its logic: politics and how to master it*. Bielefeld: Transcript. Political science, volume 64. ISBN 978-3-8376-4497-5.
- MOLDAN, Bedřich, 2009. Globální aspekty ochrany atmosféry. In: BRANIŠ, Martin a Iva HŮNOVÁ, ed. *Atmosféra a klima: aktuální otázky ochrany ovzduší*. Vyd. 1. Praha: Univ. Karlova, Nakl. Karolinum. ISBN 978-80-246-1598-1.
- NEKVAPIL, Václav V., 2021. *Všichni jsme lobbisté*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-802-7130-726.
- ŘÍCHOVÁ, Blanka, 2007. *Úvod do současné politologie: [srovnávací analýza demokratických politických systémů]*. Vyd. 2. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-348-2.
- SCHENDELEN, M. P. C. M. van, 2010. *More Machiavelli in Brussels: the art of lobbying the EU*. 3rd fully updated and rev. ed. Amsterdam: Amsterdam University Press. ISBN 978-90-8964-147-2.
- ŠLOSARČÍK, Ivo a Charles WYPLOSZ, 2017. *Právní a politický systém Evropské unie*. 4. vydání. Praha: Wolters Kluwer. Student (Leges). ISBN 978-80-7552-534-5.
- TÝČ, Vladimír, 2017. *Základy práva Evropské unie pro ekonomy*. 7. přepracované a aktualizované vydání. Praha: Leges. Student (Leges). ISBN 978-807-5022-431.
- VYMĚTAL, Petr. Co je lobbing? Vymezení, tradice, diskurz a praktiky lobbingu. In: MÜLLER, Karel B., aj. *Lobbying v moderních demokraciích*. Praha: Grada Publishing, 2010, s. 17–51. ISBN 978-80-247-3165-0. 1. kapitola.

## Internetové zdroje

ACEA, 2022. Fuel types of new cars: battery electric 9.1%, hybrid 19.6% and petrol 40.0% market share full-year 2021. *ACEA - European Automobile Manufacturers' Association* [online]. [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <https://www.acea.auto/fuel-pc/fuel-types-of-new-cars-battery-electric-9-1-hybrid-19-6-and-petrol-40-0-market-share-full-year-2021/>

ACHMEA, 2022. *About us- Organisation* [online]. [cit. 2022-12-13]. Dostupné z: <https://www.achmea.nl/en/about-us/organisation>

AION CS, 2022. *Zákony pro lidi | Monitor změn. Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2022-10-20]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/monitor/7313582.htm>

ANDREOVSKÝ, Jan, 2016. *Spalování paliv- kotle* [online]. 2016. B.m.: Operační program lidské zdroje a zaměstnanost. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: [http://www.ekomonitor.cz/sites/default/files/obrazky/seminare/ovzdusi/seminar2/8\\_dil\\_4\\_andreovsky.pdf](http://www.ekomonitor.cz/sites/default/files/obrazky/seminare/ovzdusi/seminar2/8_dil_4_andreovsky.pdf)

BAUER, Elisabeth and Marie THIEL, 2019. Transparency of lobbying in Member States Comparative analysis. *European Parliament* [online]. Brussels [cit. 2022-11-02]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/EPRS/Lobbying-transparency-comparative-analysis.pdf>

BIENKOWSKÁ, Elzbieta, 2018. *Reakce Evropské komise na připomínky Senátu ČR* [online]. 2018. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: <https://www.senat.cz/xqw/xervlet/pssenat/original?docid=88722&varid=74342&fileid=79743>. Osobní komunikace.

BIS, 2020. *Výroční zpráva Bezpečnostní informační služby za rok 2019* [online]. 2020. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: <https://www.bis.cz/public/site/bis.cz/content/vyrocnizpravy/2019-vz-cz.pdf>

BOWERS, Chris, 2022. *They said it couldn't be done- The story of Transport & Environment* [online]. 2022. B.m.: T&E publication. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/04/TE-30-years.pdf>

BURSON-MARSTELLER, 2013. *A guide to effective lobbying in: The View of Policy-Makers* [online]. [cit. 2022-11-03]. Dostupné z: <https://www.transparency.cz/wp-content/uploads/Lobbying-in-Europe.pdf>

CNGEUROPE, 2014. *Fuel Calorific Values | CNG Europe* [online]. [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <https://cngeurope.com/fuel-calorific-values/>

CODA, Alessandro, 2018. Comments from: CLEPA - European Association of Automotive Suppliers. *European Commission - Have your say* [online] [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1180-Post-2020-light-vehicle-CO2-Regulation-s-F10728\\_cs](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1180-Post-2020-light-vehicle-CO2-Regulation-s-F10728_cs)

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, 1995. *Communication from the Commission to the Council and the European parliament. A Community strategy to reduce CO2 emissions from passenger cars and improve fuel economy* [online]. 1995. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: <http://aei.pitt.edu/4992/1/4992.pdf>

CORPORATE EUROPE OBSERVATORY, 2014. The many business dealings of Commissioner-designate Miguel Arias Cañete. *corporateeurope.org* [online]. [cit. 2022-12-13]. Dostupné z: <https://corporateeurope.org/en/2014/09/many-business-dealings-commissioner-designate-miguel-arias-canete>

ČESKÁ NÁRODNÍ RADA, 1992. *Listina základních práv a svobod* [online]. 1992. [cit. 2022-12-13]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/docs/laws/listina.html>

DENKOVÁ, Adéla, 2022. Evropská jednání o emisních limitech. *SAP – Sdružení automobilového průmyslu* [online]. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <https://autosap.cz/topic/evropska-jednani-o-emisnich-limitech/>

DIRECTORATE GENERAL FOR COMMUNICATION, 2022. *CO2 emissions from cars: facts and figures (infographics)* [online]. 2022. B.m.: European Parliament. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: [https://www.europarl.europa.eu/pdfs/news/expert/2019/3/story/20190313STO31218/20190313STO31218\\_en.pdf](https://www.europarl.europa.eu/pdfs/news/expert/2019/3/story/20190313STO31218/20190313STO31218_en.pdf)

DUIGNAN, Brian, 2022. Definition & Facts- Lobbying. *Britannica* [online]. [cit. 2022-10-22]. Dostupné z: <https://www.britannica.com/topic/lobbying>

ECOSCORE, 2022. How to calculate the CO2 emission from the fuel consumption? *Ecoscore.be* [online]. [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <https://ecoscore.be/en/info/ecoscore/CO2>

EEA, 2022. CO2 performance of new passenger cars in Europe. *European Environment Agency* [online]. [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/ims/co2-performance-of-new-passenger>

ENERGUIDE, 2022. What exactly is a tonne of CO2? *Energuid.be* [online]. [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <https://www.energuide.be/en/questions-answers/what-exactly-is-a-tonne-of-co2/2141/>

EUR-LEX, 2019. *EUR-Lex - 32019R0631 - EN - EUR-Lex* [online]. [cit. 2022-12-13]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/HIS/?uri=CELEX%3A32019R0631>

EUROPA.EU, 2022. *Rejstřík zástupců zájmových skupin* [online]. [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/transparencyregister/public/consultation/statistics.do?action=prepareView&locale=cs#cs>

EUROPEAN COMMISSION, 2017. *Commission staff working document - Impact assessment* [online]. 2017. [cit. 2022-12-13]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017SC0650&from=Cs>.

EUROPEAN COMMISSION, 2017b. *Commission staff working document - Impact assessment (ANNEXES)* [online]. 2017. [cit. 2022-12-13]. Dostupné z: [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e64ae4a-c560-11e7-9b01-01aa75ed71a1.0001.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e64ae4a-c560-11e7-9b01-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF)

EUROPEAN COMMISSION, 2022. A European Green Deal. *European Commission - European Commission* [online]. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en)

EUROPEAN COMMISSION, 2022b. *Commission staff* [online]. [cit. 2022-12-13]. Dostupné z: [https://commission.europa.eu/about-european-commission/organisational-structure/commission-staff\\_en](https://commission.europa.eu/about-european-commission/organisational-structure/commission-staff_en)

EUROPEAN COMMISSION, 2022. *Register of Commission expert groups and other similar entities: E02795 - Commission Expert group for policy development and implementation of CO2 from road vehicles* [online]. 2022. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/core/api/front/expertGroups/2795/en/pdf>

EUROPEAN PARLIAMENT, 2017. The EU Emissions Trading Scheme (ETS) and its reform in brief. *europarl.europa.eu* [online]. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/society/20170213STO62208/the-eu-emissions-trading-scheme-ets-and-its-reform-in-brief>

EUROPEAN PARLIAMENT, 2022. Interactive timeline: a guide to climate change negotiations. *europarl.europa.eu* [online]. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: [http://www.europarl.europa.eu/infographic/climate-negotiations-timeline/index\\_en.html](http://www.europarl.europa.eu/infographic/climate-negotiations-timeline/index_en.html)

EVROPSKÁ KOMISE, 2019. Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Zelená dohoda pro Evropu [online]. 2019. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1596443911913&uri=CELEX:52019DC0640#document2>

EVROPSKÁ RADA A RADA EU, 2018. *Zvláštní legislativní postupy* [online]. [cit. 2022-10-30]. Dostupné z: <https://www.consilium.europa.eu/cs/council-eu/decision-making/special-legislative-procedures/>

EVROPSKÝ PARLAMENT, 2018. *Skleníkové plyny: emise podle zemí a odvětví (infografika) | Zpravodajství | Evropský parlament* [online]. [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/news/cs/headlines/society/20180301STO98928/sklenikove-plyny-emise-podle-zemi-a-odvetvi-infografika>

EVROPSKÝ PARLAMENT, 2019. Politické skupiny Evropského parlamentu. *Evropský parlament* [online]. [cit. 2022-11-02]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/news/cs/headlines/eu-affairs/20190612STO54311/politicke-skupiny-evropskeho-parlamentu>

EVROPSKÝ PARLAMENT, 2022. Řádný legislativní postup. *Europarl.eu* [online]. [cit. 2022-11-02]. Dostupné z: [https://www.europarl.europa.eu/infographic/legislative-procedure/index\\_cs.html](https://www.europarl.europa.eu/infographic/legislative-procedure/index_cs.html)

EVROPSKÝ ÚČETNÍ DVŮR, 2019. *Etické rámce v kontrolovaných orgánech EU: zlepšení je možné* [online]. Zvláštní zpráva 13. B.m.: Evropský účetní dvůr. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR19\\_13/SR\\_ethical\\_frameworks\\_CS.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR19_13/SR_ethical_frameworks_CS.pdf)

FIALA, Petr, 1999. Definice zájmových skupin. K některým teoretickým problémům politologického výzkumu organizovaných zájmů. *Politický časopis* [online], 6(1), 52-60. [cit. 2022-10-05]. ISSN 1805-9503. Dostupné z <https://www.politologickycasopis.cz/userfiles/file/1999/1/1999-1-3-Fiala-Definice%20z%e2%80%a0jmov%c5%bech%20skupin.pdf>

FIAT PROFESSIONAL, 2015. WLTP a RDE. *FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES ČR* [online]. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <https://www.fiatprofessional.com/cz/WLTP>

FOUKAL, Martin, 2015. Notáři a lobbying. *epravo.cz* [online]. [cit. 2022-10-22]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/m/top/efocus/notari-a-lobbying-97303.html>

French National Assembly's conclusions from 8.11.2017 concerning the second „mobility package“ presented by the European Commission. Dostupné z: [https://secure.ipex.eu/PEXL-WEB/download/file/082dbcc563d755090163db073e5804c5/Conclusions\\_%20paquet%20mobilite%20II\\_anglais.pdf](https://secure.ipex.eu/PEXL-WEB/download/file/082dbcc563d755090163db073e5804c5/Conclusions_%20paquet%20mobilite%20II_anglais.pdf)

FRIENDS OF THE EARTH EUROPE, 2014. Cañete's conflicts of interests continue to concern. *Friends of the Earth Europe* [online]. [cit. 2022-12-13]. Dostupné z: <https://friendsoftheearth.eu/press-release/canetes-conflicts-of-interests-continue-to-concern/>

GÉMOSZ TITKÁRSÁG, 2014. *Hirlevél – 2014/06* [online]. 2014. B.m.: GEMOSZ. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: <https://adoc.pub/06151639473739947.html>

GENERAL SECRETARIAT OF THE COUNCIL, 2018. *Interinstitutional File 12903/18 ADD 1* [online]. 2018. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST\\_12903\\_2018\\_ADD\\_1&from=CS](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_12903_2018_ADD_1&from=CS)

GENERAL SECRETARIAT OF THE COUNCIL, 2018b. *Interinstitutional File 13342/18* [online]. 2018. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST\\_13342\\_2018\\_INIT&from=CS](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_13342_2018_INIT&from=CS)

GENERAL SECRETARIAT OF THE COUNCIL, 2019. *Interinstitutional File 5091/19 EXT 1* [online]. 2019. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST\\_5091\\_2019\\_EXT\\_1&from=CS](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_5091_2019_EXT_1&from=CS)

GENERÁLNÍ SEKRETARIÁT RADY, 2018. *Interinstitucionální spis 12627/18* [online]. 2018. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST\\_12627\\_2018\\_INIT&from=CS](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_12627_2018_INIT&from=CS)

GENERÁLNÍ SEKRETARIÁT RADY, 2018b. *Interinstitucionální spis 12903/18* [online]. 2018. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST\\_12903\\_2018\\_INIT&from=CS](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_12903_2018_INIT&from=CS)

GENERÁLNÍ SEKRETARIÁT RADY, 2018c. *Interinstitucionální spis 12692/18* [online]. 2018. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST\\_12692\\_2018\\_INIT&from=CS](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_12692_2018_INIT&from=CS)

GENERÁLNÍ SEKRETARIÁT RADY, 2019. *Interinstitucionální spis 8091/19 ADD 1* [online]. 2019. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST\\_8091\\_2019\\_ADD\\_1&from=CS](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_8091_2019_ADD_1&from=CS)

GUÉGUEN, Daniel, 2020. For an obligatory regulation of lobbying - By guest writer Daniel Guéguen. *Lobby Europe* [online]. [cit. 2022-10-30]. Dostupné z: <http://lobbyeurope.org/news/for-an-obligatory-regulation-of-lobbying-by-guest-writer-daniel-gueguen/>

HALL, Dale a Nic LUTSEY, 2018. *Effects of battery manufacturing on electric vehicle life-cycle greenhouse gas emissions* [online]. 2018. B.m.: International Council on Clean Transportation. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: [https://theicct.org/sites/default/files/publications/EV-life-cycle-GHG\\_ICCT-Briefing\\_09022018\\_vF.pdf](https://theicct.org/sites/default/files/publications/EV-life-cycle-GHG_ICCT-Briefing_09022018_vF.pdf)

HILDERMEIER, Julia, 2018. Comments from: Transport&Environment. *European Commission - Have your say* [online]. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1180-Post-2020-light-vehicle-CO2-Regulation-s-/F10538\\_cs](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1180-Post-2020-light-vehicle-CO2-Regulation-s-/F10538_cs)

HOTTEN, Russell, 2015. Volkswagen: The scandal explained. *BBC News* [online]. [cit. 2022-12-13]. Dostupné z: <https://www.bbc.com/news/business-34324772>

CHARI, Raj, Gary MURPHY a John HOGAN, 2007. Regulating Lobbyists: A Comparative Analysis of the United States, Canada, Germany and the European Union. *The Political Quarterly* [online]. **78**(3), 422–438. [cit. 2022-10-22]. ISSN 0032-3179. Dostupné z: doi:[10.1111/j.1467-923X.2007.00870.x](https://doi.org/10.1111/j.1467-923X.2007.00870.x)

ICCT, 2014. EU CO2 emission standards for passenger cars and light-commercial vehicles. *International Council on Clean Transportation*. [online]. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: [https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCTupdate\\_EU-95gram\\_jan2014.pdf](https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCTupdate_EU-95gram_jan2014.pdf)

IPCC, 2018. *Global Warming of 1.5°C: IPCC Special Report on Impacts of Global Warming of 1.5°C above Pre-industrial Levels in Context of Strengthening Response to Climate Change, Sustainable Development, and Efforts to Eradicate Poverty* [online]. 1. vyd. B.m.: Cambridge University Press [cit. 2022-12-15]. ISBN 978-1-00-915794-0. Dostupné z: doi: 10.1017/9781009157940

IPEX, 2022. *COM/2017/0676 - IPEX.eu* [online]. [cit. 2022-12-13]. Dostupné z: <https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/document/COM-2017-0676>

JANALÍK, Radim, 2012. *Zdroje energie* [online]. 2012. Ostrava: Vysoká škola báňská. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: [https://kke.zcu.cz/export/sites/kke/old\\_web/files/projekty/enazp/17/IUT/098\\_Zdroje\\_energie\\_-\\_Janalik\\_-\\_P3.pdf](https://kke.zcu.cz/export/sites/kke/old_web/files/projekty/enazp/17/IUT/098_Zdroje_energie_-_Janalik_-_P3.pdf)

JAROMIN-GLEŇ, Katarzyna, Roman BABKO, Tatiana KUZMINA, Yaroslav DANKO, Grzegorz ŁAGÓD, Cezary POLAKOWSKI, Joanna SZULŻYK-CIEPLAK a Andrzej BIEGANOWSKI, 2020. Contribution of prokaryotes and eukaryotes to CO2 emissions in the wastewater treatment process. *PeerJ* [online]. **8**, e9325. [cit. 2022-11-29]. ISSN 2167-8359. Dostupné z: doi:[10.7717/peerj.9325](https://doi.org/10.7717/peerj.9325)

JONNAERT, Erik, 2018. Future CO2 targets for cars: the economic and social dimensions. *ACEA - European Automobile Manufacturers' Association* [online]. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: <https://www.acea.auto/message-dg/future-co2-targets-for-cars-the-economic-and-social-dimensions/>

KLERK, Bert, 2015. *Betreft Gebruik plug ins kan nog veel beter* [online]. 2015. [cit. 2022-12-09]. Dostupné z: <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2015/06/20150610%20Brief%20Mansveld%20PHEV.pdf>. Osobní komunikace.

KOMISE (EU), 2017. 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 [online]. 2017. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017R1151&from=cs>

KOTORA, David, 2022. Lobbying je legitimní demokratický nástroj, kterému v Česku chybí zákonná regulace. *Transparency International* [online]. [cit. 2022-10-22]. Dostupné z: <https://www.transparency.cz/lobbying-je-legitimni-demokraticky-nastroj-kteremu-v-cesku-chybi-zakonna-regulace/>

KUBÁTOVÁ, Helena, 2012. Ideální typy v díle Maxe Webera. In *Sociológia : časopis pre otázky sociológie*. [online]. Bratislava: Sociologický ústav SAV, 2012. roč. 44, č. 2, s. 159-178. ISSN 0049-1225, [cit. 2022-10-10]. Dostupné z <https://www.sav.sk/journals/uploads/05241036Kubatova1%20OK%20-%20upravena%20verzia.pdf>

- LABOUTKOVÁ, Šárka a Milan ŽÁK, 2010. Lobbying in the European Union and Czech Republic. *Politická ekonomie* [online]. **58**(5), 579–595. [cit. 2022-10-22]. ISSN 00323233, 23368225. Dostupné z: doi:[10.18267/j.polek.748](https://doi.org/10.18267/j.polek.748)
- LOBBY EUROPE, 2022. *Rules and Regulations*. [online]. Brussels:, [cit. 2022-10-20]. Dostupné z: <https://lobbyeurope.org/rules-and-regulations/>
- LUNDY, David, 2017. *Lobby Planet Brussels- The Corporate Europe Observatory guide to the murky world of EU lobbying* [online]. 2017. B.m.: Corporate Europe Observatory. [cit. 2022-10-22]. Dostupné z: [https://corporateeurope.org/sites/default/files/lp\\_brussels\\_report\\_v7-spreads-lo.pdf](https://corporateeurope.org/sites/default/files/lp_brussels_report_v7-spreads-lo.pdf)
- MANN, Michael, Raymond BRADLEY a Malcolm HUGHES, 1998. Global-Scale Temperature Patterns and Climate Forcing Over the Past Six Centuries. *Nature* [online]. **392**, 779–787. [cit. 2022-10-22]. Dostupné z: doi:[10.1038/33859](https://doi.org/10.1038/33859)
- MCGEE, Patrick, 2019. Fiat Chrysler pools fleet with Tesla to avoid EU emissions fines. *Financial Times* [online]. [cit. 2022-10-22]. Dostupné z: <https://www.ft.com/content/7a3c8d9a-57bb-11e9-a3db-1fe89bedc16e>
- MCGRATH, Luke, 2019. Study: Fossil fuels are far less efficient than previously thought. *Renewable Energy World* [online]. [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <https://www.renewableenergyworld.com/storage/study-fossil-fuels-are-far-less-efficient-than-previously-thought/>
- MILLER, Claire, 2021. Examples of Effective Lobbying Strategies. *Quorum* [online]. [cit. 2022-10-30]. Dostupné z: <https://www.quorum.us/blog/examples-effective-lobbying-strategies/>
- MUNKACSOPT, 2015. Megváltozott a Levegő Munkacsoport elnöksége. *Megváltozott a Levegő Munkacsoport elnöksége* [online]. [cit. 2022-12-13]. Dostupné z: <https://www.levego.hu/egyeb/megvaltozott-a-levego-munkacsoport-elnoksege/>
- MUNKACSOPT, 2022. Don't buy a car! – warns the Clean Air Action Group. *Don't buy a car! – warns the Clean Air Action Group* [online]. [cit. 2022-12-13]. Dostupné z: <https://www.levego.hu/en/news/2022/02/ne-vegyel-sajat-autot-figyelmeztet-a-levego-munkacsoport/>
- MŽP ČR, 2019. Kjótský protokol k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu. *Misnisterstvo životního prostředí* [online]. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/kjotsky\\_protokol](https://www.mzp.cz/kjotsky_protokol)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011. In: *Úřední věstník*. L 111/13, 25.4.2019. Dostupné také z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX:32019R0631>.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, EURATOM) č. 1023/2013 ze dne 22. října 2013, kterým se mění služební řád úředníků Evropské unie a pracovní řád ostatních zaměstnanců Evropské unie. In: *Úřední věstník*. L 287/15, 29.10.2013. Dostupné také z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1023&from=CS>
- 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 CO<sub>2</sub> z lehkých užitkových vozidel. In: *Úřední věstník*. L 140/1, 5. 6. 2009. Dostupné také z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R0443&from=EN>

NATIONAL ENERGY TECHNOLOGY LABORATORY, 2014. Carbon Dioxide 101. *netl.doe.gov* [online]. [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <https://netl.doe.gov/coal/carbon-storage/faqs/carbon-dioxide-101>

NATUUR & MILIEU, 2022. Over ons. *Natuur & Milieu* [online]. [cit. 2022-12-13]. Dostupné z: <https://natuurenmilieu.nl/over-ons/>

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady č. COM(2017) 676 ze dne 8.11.2017, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO<sub>2</sub> z lehkých vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (přepřpracované znění). Dostupné z: [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:609fc0d1-04ee-11e8-b8f5-01aa75ed71a1.0007.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:609fc0d1-04ee-11e8-b8f5-01aa75ed71a1.0007.02/DOC_1&format=PDF)

OFFICE OF GOVERNMENTAL RELATIONS, 2017. 10 Tips for Effective Lobbying. In: *University of Illinois* [online]. University of Illinois [cit. 2022-11-03]. Dostupné z: [https://www.uillinois.edu/userfiles/Servers/Server\\_1240/file/erc/10%20Tips%20for%20Effective%20Lobbying.pdf](https://www.uillinois.edu/userfiles/Servers/Server_1240/file/erc/10%20Tips%20for%20Effective%20Lobbying.pdf)

OKA, Shinichiro, 2018. Comments from: Japan Automobile Manufacturers Association, Inc. European Office. *European Commission - Have your say* [online]. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1180-Post-2020-light-vehicle-CO2-Regulation-s-F10617\\_cs](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1180-Post-2020-light-vehicle-CO2-Regulation-s-F10617_cs)

ORESKERS, Naomi, 2004. The Scientific Consensus on Climate Change. *Science* [online]. **306**(5702), 1686. [cit. 2022-10-22]. ISSN 0036-8075. Dostupné z: doi:[10.1126/science.1103618](https://doi.org/10.1126/science.1103618)

OTEVŘENÁ DATA O KLIMATU, 2022. Mezinárodní klimatické dohody. *Fakta o klimatu* [online]. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <https://faktaoklimatu.cz/infografiky/svetove-dohody>

PARLAMENT ČR, 2009. *Zákon č. 40/2009 Sb.* [online]. 2009. [cit. 2022-10-22]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>

PASEKOVÁ, Eva, 2017. Záměr zákona o lobbingu je hotov. Navrhuje definici i registr lobbyistů a legislativní stopu. Pokuty budou 200 000 Kč. *Česká justice* [online]. [cit. 2022-10-21]. Dostupné z: <https://www.ceska-justice.cz/2017/09/zamer-zakona-lobbingu-hotov-navrhuje-definici-i-registr-lobbyistu-legislativni-stopu-pokuty-budou-200-000-kc/>

PITROVÁ, M. a KUBOVÁ, R. 2010. Regulace procesu prosazování zájmů v Evropské unii. Lobbistické kodexy chování. In *Mezinárodní vztahy*, [online], 3/2010. Str. 30 – 54. [cit. 2022-10-21]. ISSN 0323-1844. Dostupné z: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjGsYeA1JH7AhUThf0HHajzBKcQFnoECAkQAQ&url=https%3A%2F%2Fmv.iir.cz%2Farticle%2Fview%2F375%2F383&usg=AOvVaw0OgwNMB-Kn6oGqGg-rEFut>

PLEVÁK, Ondřej, 2020. Do rejstříku lobbyistů se zapojí i „neprůhledná“ Rada EU. Problémem zůstávají nejednotná pravidla. *euractiv.cz* [online]. [cit. 2022-10-25]. Dostupné z: <https://euractiv.cz/section/aktualne-v-eu/news/do-rejstriku-lobbistu-se-zapoji-i-nepruhledna-rada-eu-problemem-zustavaji-nejednotna-pravidla/>

POLISCANOVA, Julia, 2018. European carmakers invest seven times more in EV production in China than at home. *Transport & Environment* [online]. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: <https://www.transportenvironment.org/discover/european-carmakers-invest-seven-times-more-ev-production-china-home/>



POP, Valentina, 2014. Spain's Canete entangled in EP political battle. *EUobserver* [online]. [cit. 2022-12-13]. Dostupné z: <https://euobserver.com/eu-political/125843>

PROQUEST. 2020. *Databáze článků ProQuest* [online]. Ann Arbor, MI, USA: ProQuest. [cit.2020-09-26]. Dostupné z: <http://knihovna.tul.cz>

REITSMA, Suzan, Sonja MUNNIX, Hielke SCHURER, Steinmetz ROLAND, Bram LEUSINK a Emma van BREE, 2019. *Verzilvering verdienpotentieel elektrisch vervoer- Rapportage 2017-2018* [online]. Výroční zpráva. [cit. 2022-10-22]. Dostupné z: <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2019/10/Rapport%20Verzilvering%20Verdienpotentieel%20elektrisch%20vervoer%202017-2019.pdf>

RVO, 2022. *About the Netherlands Enterprise Agency* [online]. [cit. 2022-12-13]. Dostupné z: <https://english.rvo.nl/about-netherlands-enterprise-agency>

SECRETARIAT OF TRANSPARENCY REGISTER, 2022. *Code of conduct* [online]. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/transparencyregister/public/staticPage/displayStaticPage.do?locale=en&reference=CODE\\_OF\\_CONDUCT](https://ec.europa.eu/transparencyregister/public/staticPage/displayStaticPage.do?locale=en&reference=CODE_OF_CONDUCT)

SECRETARIAT OF TRANSPARENCY REGISTER, 2022b. *Transparency Register* [online]. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/transparencyregister/public/consultation/statistics.do?locale=en&action=prepareView>

SEKRETARIÁT REJSTRÍKU TRANSPARENTNOSTI, 2022. *Výroční zpráva o fungování rejstríku transparentnosti 2021* [online]. [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/transparencyregister/public/openFile.do?fileName=ar\\_2021\\_cs.pdf](https://ec.europa.eu/transparencyregister/public/openFile.do?fileName=ar_2021_cs.pdf)

SEKRETARIÁT REJSTRÍKU TRANSPARENTNOSTI, 2020. *Rejstřík zástupců zájmových skupin-FuelsEurope. Rejstřík zástupců zájmových skupin* [online]. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/transparencyregister/public/consultation/displaylobbyist.do?id=26207914726-42>

SEKRETARIÁT REJSTRÍKU TRANSPARENTNOSTI, 2020b. *Rejstřík zástupců zájmových skupin-Association des Constructeurs Européens d'Automobiles. Rejstřík zástupců zájmových skupin* [online]. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/transparencyregister/public/consultation/displaylobbyist.do?id=0649790813-47>

SEKRETARIÁT REJSTRÍKU TRANSPARENTNOSTI, 2020c. *Rejstřík zástupců zájmových skupin-Transport and Environment. Rejstřík zástupců zájmových skupin* [online]. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/transparencyregister/public/consultation/displaylobbyist.do?id=58744833263-19>

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. In: *Úřední věstník*, L 263/1, 9. 10. 2007. Dostupné také z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007L0046&from=cs>

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru 2018/C 227/07 ze dne 14. 2. 2018 k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO<sub>2</sub> z lehkých vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007. In: *Úřední věstník*. C 227/52, 28. 6. 2018. Dostupné také z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017AE5269&from=EN>

Stanovisko specializované sekce Jednotný trh, výroba a spotřeba INT/835 ze dne 25. 1. 2018 k Návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO<sub>2</sub> z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel a mění nařízení (ES) č. 715/2007. Dostupné z: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=PI\\_EESC:EESC-2017-05269-AS&from=CS](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=PI_EESC:EESC-2017-05269-AS&from=CS)

Stanovisko Výboru pro dopravu a cestovní ruch (2018)619220 ze dne 18.9.2018 k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO<sub>2</sub> z lehkých vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (přepřacované znění) Dostupné z: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/commissions/tran/avis/2018/619220/TRAN\\_AD\(2018\)619220\\_CS.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/commissions/tran/avis/2018/619220/TRAN_AD(2018)619220_CS.pdf)

STATISTA, 2022. *Transportation emissions in the European Union* [online]. 2022. [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <https://www.statista.com/study/89825/eu-transportation-emissions/>

T&E, 2022. Members. *Transport & Environment* [online]. [cit. 2022-12-13]. Dostupné z: <https://www.transportenvironment.org/about-us/members/>

TIMMERMANS, Frans a Violeta BULCOVÁ, 2018. *Reakce Evropské komise na stanovisko Poslanecké sněmovny ČR* [online]. 2018. Dostupné z: [https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/download/file/8a8629a8790c574901790d8e632c0152/C\\_2018\\_4903\\_CS\\_ACTE\\_f.pdf](https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/download/file/8a8629a8790c574901790d8e632c0152/C_2018_4903_CS_ACTE_f.pdf). Osobní komunikace.

TISEO, Ian, 2021. Global transport CO<sub>2</sub> emissions by region 2020. *Statista* [online]. [cit. 2022-11-25]. Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/1200745/regional-carbon-dioxide-emissions-transport-sector-worldwide/>

TRANSPARENCY INTERNATIONAL, 2015. *Lobbing v Evropě: Skrytý vliv, privilegovaný přístup* [online]. Praha [cit. 2022-11-03]. Dostupné z: <https://www.transparency.cz/wp-content/uploads/Lobbing-v-Evrop%C4%9B-skryt%C3%BD-vliv-privilegovan%C3%BD-p%C5%99%C3%ADstup-2015.pdf>

TRANSPARENCY INTERNATIONAL, 2022. Corruption Perceptions Index 2021 - Explore the results. *Transparency.org* [online]. [cit. 2022-12-13]. Dostupné z: <https://www.transparency.org/en/cpi/2021>

TRANSPORT POLICY, 2018. EU: Light-duty: GHG Emissions. *Transportpolicy.net* [online]. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <https://www.transportpolicy.net/standard/eu-light-duty-ghg-emissions/>

UNFCCC, 1997. KYOTO PROTOCOL TO THE UNITED NATIONS FRAMEWORK CONVENTION ON CLIMATE CHANGE. *United Nations Framework Convention on Climate Change* [online]. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <https://unfccc.int/sites/default/files/resource/docs/3/l07a01.pdf>

UNFCCC, 2000. Information Unit for Conventions. *Climate Change Information Sheet 17* [online]. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <https://unfccc.int/cop3/fccc/climate/fact17.htm>

UNFCCC, 2022. Key aspects of the Paris Agreement. *United Nations Climate Change* [online]. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <https://unfccc.int/most-requested/key-aspects-of-the-paris-agreement>

UNITED NATIONS, 2022. United Nations Conference on Environment and Development, Rio de Janeiro, Brazil, 3-14 June 1992. *United Nations* [online]. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <https://www.un.org/en/conferences/environment/rio1992>

UNTC, 1994. United Nations Framework Convention on Climate Change. *United Nations Treaty Section* [online]. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=IND&mtdsg\\_no=XXVII-7&chapter=27&Temp=mtdsg3&clang=en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=IND&mtdsg_no=XXVII-7&chapter=27&Temp=mtdsg3&clang=en)

UNTC, 2016. Paris Agreement. *United Nations Treaty Section* [online]. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: [https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXVII-7-d&chapter=27&clang=en#EndDec](https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXVII-7-d&chapter=27&clang=en#EndDec)

Usnesení Senátu Parlamentu ČR č. 175 ze dne 8. 3. 2018, k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO<sub>2</sub> z lehkých vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (přepracované znění). In: *Senátní tisk č. N 084/11*. Dostupné také z: <https://www.senat.cz/xqw/xervlet/pssenat/htmlhled?action=doc&value=86968>

ÚSTAV PRO JAZYK ČESKÝ AV ČR, 2022. *Internetová jazyková příručka* [online]. Praha:, [cit. 2022-10-10]. Dostupné z <https://prirucka.ujc.cas.cz>

VUYLSTEKE, Joren a Valentijn De BOE, 2022. At a glance: government lobbying in European Union. *Lexology* [online]. [cit. 2022-12-13]. Dostupné z: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=760e8356-89d7-4fc7-a528-bfd419ae35c5>

WLTP FACTS, 2022. From NEDC to WLTP: what will change? *WLTPfacts.eu* [online]. [cit. 2022-11-29]. Dostupné z: <https://www.wltpfacts.eu/from-nedc-to-wltp-change/>

WORLD AUTOSTEEL ASSOCIATION, 2018. Comments from: WorldAutosteel. *European Commission - Have your say* [online]. [cit. 2022-12-14]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1180-Post-2020-light-vehicle-CO2-Regulation-s/F10735\\_cs](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1180-Post-2020-light-vehicle-CO2-Regulation-s/F10735_cs)

Zpráva Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin č. 0287/2018 ze dne 18.9.2018 o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO<sub>2</sub> z lehkých vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (přepracované znění). Dostupné z: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/seance\\_pleniere/textes\\_deposes/rapports/2018/0287/P8\\_A\(2018\)0287\\_CS.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/seance_pleniere/textes_deposes/rapports/2018/0287/P8_A(2018)0287_CS.pdf)