

# **ŠKODA AUTO VYSOKÁ ŠKOLA o.p.s.**

Studijní program: N0413A050001 Ekonomika a management

Studijní obor/specializace: Specializace Mezinárodní podnikání a právo

## **Lobbing v automobilovém průmyslu**

### **Diplomová práce**

**Ondřej HAVLÍK**

Vedoucí práce: JUDr. Ing. Aleš Borkovec, Ph.D.



ŠKODA AUTO Vysoká škola

# ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Zpracovatel: **Bc. Ondřej Havlík**  
Studijní program: Ekonomika a management  
Specializace: Mezinárodní podnikání a právo

Název tématu: **Lobbing v automobilovém průmyslu**

Cíl: Cílem práce je vymezit lobbing, jakožto legitimní nástroj, od korupčního jednání. Srovnat pojetí lobbování v ČR, EU a USA. Porovnat návrhy zákonů o lobbování, které je snaha aplikovat v ČR a srovnat situaci v zemích, kde již zákony o lobbování platí. Dále identifikovat změny v procesech lobbování způsobené pandemií COVID-19. Zjistit míru lobbování a legislativní dopady lobbingových aktivit v automobilovém průmyslu, zejména v koncernu VW, a prozkoumat konkrétní kauzy spojené s lobbováním z legislativní stránky.

Rámcový obsah:

1. V úvodu je představena struktura diplomové práce, motivace k výběru daného tématu a cíl práce, kterým je analýza lobbování v automobilovém průmyslu a legislativní dopady lobbování.
2. V teoretické části jsou vymezeny pojmy lobbování a korupce, je provedeno jejich srovnání a různé pojetí dle geografického členění. Dále jsou představeny změny v procesu lobbování způsobené pandemií COVID-19. Také je představen český návrh zákona o lobbování a situace ohledně jeho schvalování.
3. Praktická část porovnává situaci v zemích se zákonem o lobbování a bez zákona o lobbování. Analyzuje lobbingové aktivity v automobilovém průmyslu, zejména v koncernu VW a z legislativního hlediska se zaměřuje na kauzy spojené s lobbováním.
4. Dle analýz a provedených komparací jsou vyvozeny závěry a navrženy legislativní kroky k zajištění spravedlivého a legitimního procesu lobbování v automobilovém průmyslu.
5. Shrnutí práce a jejích nejdůležitějších bodů.

Rozsah práce: 55 – 65 stran

Seznam odborné literatury:

1. FRIGESSI DI RATTALMA, M. *The Dieselgate: A Legal Perspective*. Cham: Springer, 2017. 218 s. ISBN 978-3-319-48322-1.
2. KLUGER DIONIGI, M. *Lobbying in the European Parliament: The Battle for Influence*. Cham: Palgrave Macmillan, 2017. 199 s. ISBN 978-3-319-42687-7.
3. MURPHY, G. – HOGAN, J. – CHARI, R. *Regulating lobbying: A global comparison*. Manchester: Manchester University Press, 2019. 256 s. ISBN 978-1-5261-1725-0.
4. TLAPÁK NAVRÁTILOVÁ, J. *Lobbing, nebo korupce?*. Praha: Leges, 2021. 96 s. ISBN 978-80-7502-520-3.

Datum zadání diplomové práce: prosinec 2021

Termín odevzdání diplomové práce: leden 2023

L. S.

Elektronicky schváleno dne 25. 1. 2022

**Bc. Ondřej Havlík**  
Autor práce

Elektronicky schváleno dne 25. 1. 2022

**JUDr. Ing. Aleš Borkovec, Ph.D.**  
Vedoucí práce

Elektronicky schváleno dne 25. 1. 2022

**prof. Ing. Stanislav Šaroch, Ph.D.**  
Garant studijní specializace

Elektronicky schváleno dne 26. 1. 2022

**doc. Ing. Pavel Mertlík, C.Sc.**  
Rektor ŠAVŠ

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci vypracoval(a) samostatně a použité zdroje uvádím v seznamu literatury. Prohlašuji, že jsem se při vypracování řídil(a) vnitřním předpisem ŠKODA AUTO VYSOKÉ ŠKOLY o.p.s. (dále jen ŠAVŠ) směrnicí Vypracování závěrečné práce.

Jsem si vědom(a), že se na tuto závěrečnou práci vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, že se jedná ve smyslu § 60 o školní dílo a že podle § 35 odst. 3 je ŠAVŠ oprávněna mou práci využít k výuce nebo k vlastní vnitřní potřebě. Souhlasím, aby moje práce byla zveřejněna podle § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách.

Beru na vědomí, že ŠAVŠ má právo na uzavření licenční smlouvy k této práci za obvyklých podmínek. Užiji-li tuto práci, nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, mám povinnost o této skutečnosti informovat ŠAVŠ. V takovém případě má ŠAVŠ právo ode mne požadovat příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to až do jejich skutečné výše.

V Mladé Boleslavi dne 30.12.2022



Děkuji JUDr. Ing. Aleši Borkovcovi, Ph.D. za odborné vedení této práce a jeho praktické a věcné podněty k řešené problematice. Dále děkuji týmu vnějších vztahů ze ŠKODA AUTO a.s. za praktické představení lobbingu během mé stáže na daném oddělení. Děkuji také mé rodině za neutuchající podporu při studiích.

## Obsah

Úvod.....	9
1 Vymezení základních pojmů a odlišení lobbingu od korupce.....	10
1.1 Lobbing .....	10
1.2 Druhy lobbingu .....	11
1.3 Zúčastněné strany lobbingu .....	12
1.4 Korupce.....	13
1.5 Odlišení korupce a lobbingu.....	14
2 Historický vývoj lobbingu.....	17
2.1 Lobbing v USA .....	17
2.2 Lobbing ve Velké Británii.....	20
2.3 Lobbing v EU.....	21
2.4 Lobbing v ČR .....	28
3 Lobbing v době pandemické krize COVID-19 a po ní .....	31
4 Regulace lobbingu .....	34
4.1 Země se zákony o lobbingu od počátku 20. století .....	34
4.2 Země se zákony o lobbingu z prvního desetiletí 21. století .....	39
4.3 Země se zákony o lobbingu po roce 2010.....	43
4.4 Regulace lobbingu v ČR.....	46
4.5 EU a mezinárodní regulace.....	54
5 Automobilový průmysl a lobbing .....	56
5.1 Zájmové skupiny automobilového lobbingu a jejich role.....	58
6 Analýza lobbingových případů automobilového průmyslu .....	66
6.1 Evropský environmentální automobilový lobbing .....	66
6.2 Lobbing při stanovování flotilových emisních cílů CO <sub>2</sub> .....	69
6.3 Zákaz spalovacích motorů v EU.....	72
6.4 Americký environmentální automobilový lobbing .....	74
7 Kauzy automobilového průmyslu s dopadem na lobbing.....	79
7.1 Dieselgate .....	79
7.2 Informování ACEA interními informacemi od Evropské komise .....	82
7.3 Odmítnutí VW informovat akcionáře o lobbingových aktivitách.....	85

8	Dotazníkové šetření .....	87
9	Zákon o lobbingu a doporučení ve směru regulace lobbingu.....	98
	Závěr .....	103
	Seznam literatury .....	108
	Seznam obrázků a tabulek .....	127
	Seznam příloh .....	128

## Seznam použitých zkratk a symbolů

ACEA	Evropská asociace výrobců automobilů
ALRL	Act on Legislative and Regulatory Lobbying
ANO	ANO 2011
APPC	Association of Professional Political Consultants
AutoSAP	Sdružení automobilového průmyslu
AVERE	The European Association for Electromobility
BMW	Bayerische Motoren Werke AG
CARB	California Air Resources Board
CDU	Křesťanskodemokratická unie Německa
CEE	Central and Eastern Europe
CEO	Chief Executive Officer
CPI	Corruption perceptions index
ČR	Česká republika
ČSSD	Česká strana sociálně demokratická
ČŽL	Česká ženská lobby, z.s.
DG	Directorate General
EBA	European Battery Alliance
EMIS	Vyšetřovací výbor pro měření emisí v automobilovém průmyslu
ENVI	EU Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin
EPA	Environmental Protection Agency
EU	Evropská unie
EY	Ernst & Young Global Limited
FARA	Foreign Agents Registration Act
FMS	Forum for Mobility and Society
GM	General Motors Co.



GRECO	The Group of States against Corruption
HDP	Hrubý domácí produkt
HK ČR	Hospodářská komora České republiky
KDU-ČSL	Česká křesťansko-demokratická politická strana
LobbyRG	Lobbyregistergesetz
LRV	Legislativní rada vlády ČR
NATO	Severoatlantická aliance
NOx	Oxid dusíku
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
ODS	Občanská demokratická strana
PAC	Political action committee
PR	Public Relations
RDE	Real Driving Emissions
RIA	Hodnocení dopadů regulace
SDEU	Soudní dvůr Evropské unie
SP ČR	Svaz průmyslu a dopravy České republiky
ŠA	ŠKODA AUTO a.s.
T&E	European Federation for Transport and Environment
USA	Spojené státy americké
VDA	Verband der Automobilindustrie
VeKLEP	Veřejná elektronická Knihovna Legislativního Procesu
VW	Volkswagen AG
WLTP	Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure

## Úvod

Diplomová práce se zabývá lobbingem a jeho aplikací v automobilovém průmyslu. Jedná se o souhrnnou studii na téma lobbing, který je kontroverzním, ale zajímavým tématem. Navíc se jedná o téma aktuální, protože 30. listopadu 2022 byl do připomínkového řízení uveden nový návrh zákona o lobbingu pro Českou republiku.

Cílem práce je souhrnně sepsat a představit lobbing, odlišit ho od korupce, představit vývoj lobbingu v ČR a ve světě. Dále práce popisuje změny v lobbingu způsobené pandemií COVID-19 a navazuje historickým vývojem regulace lobbingu ve vybraných zemích, které jsou pro lobbing významné nebo by mohly posloužit jako inspirace a poučení pro zavedení lobbingové regulace v ČR. V praktické části diplomová práce zkoumá a popisuje vztah lobbingu a automobilového průmyslu, představuje významné aktéry automotive lobbistické činnosti, kterými jsou sdružení a asociace. Dále jsou v práci popsány kauzy, které souvisí s lobbistickou činností automobilového průmyslu, zejména kauzy se zapojením koncernu VW. Na závěr práce vyhodnocuje názorové dotazníkové šetření o pohledu veřejnosti na lobbing, jeho regulaci a vztah k automobilovému průmyslu. Poslední kapitola práce se zabývá zákonnou regulací lobbingu v ČR, zhodnocuje cíle a dopady regulace a navrhuje způsoby regulace s ohledem na již předložené návrhy zákonů o lobbingu.

Motivací pro výběr daného tématu byla pracovní zkušenost na oddělení zabývajícím se lobbistickou činností pro automobilku ŠKODA AUTO a.s. a omezená existence materiálů zkoumajících lobbing ve vztahu k automobilovému průmyslu.

Diplomová práce je aktuální k 9. prosinci 2022 a reflektuje právní stav včetně návrhů zákonů k danému datu.

# 1 Vymezení základních pojmů a odlišení lobbingu od korupce

První část diplomové práce vymezuje základní pojmy, definuje lobbing a korupci. Dále představuje druhy lobbingu a jeho formy. Zabývá se hranicí mezi legálním transparentním lobbingem a korupčním jednáním. A popisuje vznik lobbingu a jeho historický vývoj ve světě, EU a ČR.

## 1.1 Lobbing

Lobbing je obecně známý a často používaný pojem. Jeho jasné definování a vysvětlení je ale poměrně obtížné. Často je vnímán jako nekalá či dokonce nelegální činnost. Podle Tlapák Navrátilové (2021, str. 9) je tento stav způsoben převážně nepříliš vhodným způsobem prezentace lobbingu směrem k veřejnosti. Lobbing je přitom ve vyspělých zemích legitimní součástí demokratického procesu (Ministerstvo spravedlnosti ČR, 2020a).

Samotný pojem lobbing pochází z anglického slova lobby. Tedy pojmu označujícího vstupní halu nebo v případě britského pojetí halu, kde se setkávají zástupci veřejnosti s politiky nebo také skupinu lidí snažící se ovlivnit úředníky či zákonodárce (Oxford Living Dictionary, 2022).

Lobbing lze definovat jako „činnost, která vede k hájení vlastních či jiných zájmů, při níž se staví především na silných argumentech, analýze a informacích“ nebo jako „veškerou činnost vykonávanou s cílem ovlivnit rozhodovací procesy orgánů (evropských) a formulování politiky“ (Kadera, Vlačihová, 2011, str. 6). Obě tyto definice nastiňují hlavní problematiku lobbingu, ale jsou poměrně stručné na to, aby vystihly celou podstatu lobbingu. Odbornější a komplexnější definici je možné nalézt u Graziana (1999), který popisuje lobbing jako specializovanou a odbornou reprezentaci prostřednictvím široké škály prostředků, které v zásadě vylučují korupční výměnu služeb, která je ve své povaze velmi odlišná od obecné nespécializované reprezentace, kterou zajišťují volení zástupci. Jako reprezentant partikulárních zájmů lobbista dodává informace a technicko-odborné expertízy, které mohou být užitečné a někdy rozhodující při definování legislativní a správní regulace. V této definici je vyloučena korupce, čímž je zdůrazněna legalita dané praktiky.

## 1.2 Druhy lobbingu

Nejběžnější dělení lobbingu je na přímý a nepřímý. Běžnou praxí je používání obou druhů zároveň. Přímý lobbing, jak název napovídá, míří přímo na cílovou osobu, radu, výbor, platformu nebo širší veřejnost. Nepřímý lobbing spočívá ve využívání prostředníka např. sdružení, svaz (Schendelen, 2010, str. 257). Konkrétní příklady přímého a nepřímého lobbingu jsou uvedeny v tabulce 1.

**Tab. 1 Příklady přímého a nepřímého lobbingu**

<b>PŘÍKLADY PŘÍMÉHO A NEPŘÍMÉHO LOBBINGU</b>	
Přímý lobbing	Osobní návštěva, dopis, telefonát, e-mail
	Společenské pozvání
	Členství ve výboru
	Účast na slyšení
	Prezentace pozice
	Formální návštěva, setkání, delegace
	Formální požadavek, petice
	Účast masových médií
	Politická reklama
	Tisková konference
	Manifestace, demonstrace
	Soudní spory a řízení
	Nepřímý lobbing
(Sub)národní vláda	
(Mezi)sektorové federace/unie	
Ad-hoc koalice	
Přidružené zájmové skupiny	
Věda: vědci, studie, semináře	
Pracovní návštěvy, prohlídky	
Znamé osobnosti	
Státní zaměstnanci střední úrovně	
Makléři a konzultanti	
Průzkumy	
Tajné akce	

Zdroj: (Upraveno dle Schendelen, 2010, str. 258)

Další možné dělení lobbingu je dle cesty provádění. Ty mohou být legislativní, exekutivní, volební a soudní. Legislativní lobbing je využíván pro dosažení systémové změny. Exekutivní pro dosažení krátkodobých záměrů. Volební a soudní lobbing jsou druhy specifické pro USA a jejich politický systém. Volební lobbing se týká získávání peněz na podporu volební kampaně a soudní lobbing se snaží ovlivnit soudní rozhodnutí, která by se mohla stát precedenty (Tlapák Navrátilová, 2021, str. 11).

### **1.3 Zúčastněné strany lobbingu**

Teoreticky má lobbing dvě strany. Lobbistu, který ovlivňuje a lobbovaného, který je ovlivňován – typicky politik. Reálně může do procesu lobbingu vstupovat více účastníků, a to vědomě i nevědomě.

Lobbisté jsou iniciátory lobbingu a experty jsou definováni jako: „Osoba, která komunikuje s držitelem veřejné moci ve věci ovlivnění vypracování, předložení, projednání, schválení, změny nebo doplnění zákona, návrhu zákona, politiky, programu, veřejných zakázek, grantu atd.“ Experti rovněž k takto formulované definici považují za důležité dodat vymezení ve smyslu: „osoba, která reprezentuje zájmy větší skupiny“ nebo „ten, kdo zastupuje kolektivní zájem“ (Respekt institut, 2011, str. 2). U velkých korporací a společností, které mají finanční prostředky umožňující platit specialisty, jsou lobbisty zpravidla interní zaměstnanci. U zájmových skupin a nevládních organizací, které nejsou natolik finančně vybavené provádí lobbing osoby z vlastní iniciativy s vidinou přispění k dobré věci. Taktéž mohou být na straně lobbistů v jistých případech odbory nebo politici či úředníci prosazující zájmy u svých kolegů či v jiných institucích (Vymětal, 2010). Lobbovaným je dle expertů osoba činná na politické úrovni, v čele samospráv, předsedou nebo inspektorem úřadu atd. (Respekt Institut, 2011). Konkrétně lze jako typický příklad lobbovaného uvést poslance, senátora, člena vlády, hejtmana, starostu a další. Postoj lobbovaného je spíše pasivního charakteru, kdy mu lobbista předkládá informace ve snaze ovlivnit rozhodování lobbovaného.

Mezi další účastníky lobbingu, většinou zapojené nepřímo a nevědomě, patří např. veřejnost nebo konkurenční společnosti. Veřejnost bývá zapojena skrz finance, které je nutné vynaložit na zrealizování lobbingových aktivit. Tyto peněžní prostředky mohou typicky pocházet od daňových poplatníků. Konkurenční společnosti zase mohou těžit z lobbingových aktivit vedených jinou společností

a díky tomu bez vlastního vynaloženého úsilí a prostředků dosáhnout jistého zvýhodnění. Případně může jít i o opačný scénář, kdy méně lobbingově aktivní či neaktivní společnost přijde o výhodu nebo se jí zhorší pozice na základě lobbingové aktivity jiné společnosti.

#### **1.4 Korupce**

Pojem korupce se potýká se stejným problémem jako lobbing. Neexistuje jednoznačná definice. „Pokud bychom chtěli vycházet z definic poskytovaných mezinárodními úmluvami, musíme konstatovat, že tyto jsou omezeny na účely úpravy dané úmluvy. Oproti tomu definice v teorii zase reflektují dílčí hledisko zpracovávané problematiku a odpovídají způsobu zpracování a zejména zaměření zájmu autora“ (Tlapák Navrátilová, 2021, str. 39). Ministerstvo spravedlnosti ČR (2020b) publikovalo následující definici: „Korupci je možné charakterizovat jako vztah mezi dvěma subjekty, ať jednotlivci nebo institucemi, z nichž jeden nabízí a většinou i poskytuje druhému určitou formu odměny za poskytnutí či příslib neoprávněné výhody. Druhý pak očekává za tuto poskytnutou výhodu protislužbu, ať už materiální či nemateriální povahy. Korupce postihuje jak politiku, tak hospodářství i společnost. Je přítomna ve všech zemích světa. Svá korupční specifika mají země bohaté i chudé, rozlehlé i malé, vyznačuje se jimi každá oblast lidské činnosti“.

Korupce je neustále aktuálním tématem a vrhá špatné světlo na lobbing vzhledem k tomu, že některé druhy korupce s ním mohou být zaměnitelné. Problematická je zde zejména velká korupce, která dle Vymětala (2006) není tak častá jako malá korupce, ale týká se „velkých věcí“. Spojována je s politickými špičkami a bývá dobře utajována. Typický projevem velké korupce může být udělování veřejných zakázek, klientelismus, insider trading atd.

Vnímání korupce lze sledovat dle indexů. CPI měří vnímání zkorumpovanosti veřejného sektoru dané země dle expertů a podnikajících osob. Dle CPI z roku 2021 měřeného společností Transparency International je ČR na 49. pozici ze 180 zemí, kde je měření prováděno. Index ČR dosahuje 54 bodů ze 100. 100 bodů znamená, že veřejný sektor je vnímán bez korupce, 0 bodů naopak znamená vnímání plně zkorumpovaného veřejného sektoru. CPI z roku 2021 ukazuje, že vnímání veřejného sektoru a korupce v ČR není na příliš dobré úrovni. 69 % dotázaných

v šetření Global Corruption Barometer – European Union 2021 (Transparency International, 2021) si myslí, že vláda ČR odvádí špatnou práci v boji s korupcí.

Na základě těchto údajů je pochopitelné, že vnímání lobbingu v ČR může být ovlivněno vnímáním korupce a je tedy spíše negativní. Což potvrzuje i Transparency International – Česká republika (2014) ve své zprávě, kde autor uvádí, že „v české společnosti převládá negativní chápání lobbingu, a to v důsledku řady skandálů, nedostatku transparentnosti a chybějících definic lobbingu, lobbisty a/nebo lobbistického kontaktu“.

### **1.5 Odlišení korupce a lobbingu**

Velmi zjednodušeně a vtipně naznačuje rozdíl ve svém článku Stará (2007), kde říká, že úplatkář přichází s obálkou a lobbista s informacemi. V ČR není zatím stále lobbing zákonně upraven nebo regulován. Lobbování je tedy prosazování zájmů přesvědčováním a předáváním relevantních a pravdivých informací a analýz rozhodujícím osobám. Korupce je naopak protizákonné jednání, které je zákonem výslovně zakázáno (Tlapák Navrátilová, 2021, str. 53).

V lobbistické praxi je důležité správně rozlišovat pojmy úplatek a úplata. Nátlak, vydírání, podvodná jednání a poskytnutí úplatku lobbovanému nelze považovat za lobbing. Lobbing je založen na poskytování informací, nikoli majetkového prospěchu. Na druhou stranu lobbistovi za jeho činnost přísluší úplata, která je cenou za jeho poskytované služby. Aplikační problematikou může být nejasná hranice mezi darem či provizí a úplatkem (Tlapák Navrátilová, 2021, str. 65). Kováčová (2013, str. 100) poukazuje na společensky akceptované praktiky poskytování darů a pozorností, které by za jiné situace mohly být označeny jako úplatky. Zde lze využít argumentace, že dary jsou poskytovány otevřeně a bez očekávání protihodnoty. Zatímco úplatky se předávají utajeně a je za ně očekáváno nějaké protiplnění.

S tím souvisí problematika pro trestněprávní aplikační praxi, kde Nejvyšší soud ČR v případě sp. zn. 3 Tdo 1507/2017 judikoval, že z hlediska trestní odpovědnosti není podstatné, zda se pachatel trestného činu dopustil při lobbování. Ve zmíněném případě nedošlo k vyřešení otázky, zda šlo o legální lobbing. Aplikačně je tedy nutné vymezit jasnou hranici mezi lobbingem a úplatkářstvím, podle které se budou případy individuálně posuzovat. Daný případ se vztahoval na jednání o nákupu obrněných vozidel z projektu Pandur II. Obžalovaný byl obviněn z korupce,

protože nabídl za úplatu zajistit pokračování projektu poté, co se strany nedohodly na podmínkách. Ve svém dovolání argumentuje obviněný tím, že pouze vykonával lobbying, za který mu náleží odměna, což soudy ignorují a nezabývají se definicí lobbyingu. Nejvyšší soud ale ve svém usnesení potvrdil rozsudky nižších soudů: „nelze přisvědčit námitkám obviněného, že soudy dostatečně neprovedly definici lobbyingu, jelikož pokud obviněný svým jednáním beze zbytku naplnil veškeré obligatorní znaky skutkové podstaty zločinu podvodu podle § 209 odst. 1, 5 písm. a) trestního zákoníku<sup>1</sup>, spáchaného ve stadiu pokusu podle § 21 odst. 1 trestního zákoníku, není pro rozhodnutí ve věci podstatné, jakým způsobem různorodé kriminologické teorie a koncepce lobbying nazírají a jak jej např. kriminologové vykládají“.

Obdobně složitá situace a komplikovaná aplikační praxe dle Transparency International – ČR (2014, str. 5-6) panuje v případě chybějící regulace jevu otáčivých dveří:

*„problém otáčivých dveří (revolving door), tj. omezení vztahující se na nastoupení do nového pracovního poměru pro vysoké státní úředníky a politiky po skončení jejich funkce. Klíčovým problémem je, že ani existující nedostatečná omezení se nevztahují na poslance a senátory, což umožňuje politikům poměrně snadné přesuny mezi veřejným a soukromým sektorem, kde mohou využívat své kontakty ve prospěch svého nového zaměstnavatele. Tento stav rovněž umožňuje společnostem soukromého sektoru používat možnost získat pracovní místo jako pobídka k tomu, aby byla veřejná rozhodnutí činěna v jejich prospěch“.*

Z osoby přecházející mezi veřejným a soukromým sektorem se tedy potenciálně stává efektivní lobbista s cennou sítí kontaktů. Historicky však byl bývalý politik v roli lobbisty soudem označen za pachatele nepřímého úplatkářství. Ovšem existence osobnostních předpokladů a schopností umožňujících realizovat vliv na úřední osobu nelze bez dalšího posuzovat jako uplatňování vlivu protiprávním způsobem. V dané případu bylo lobbistovi dáno k tíži bývalé dominantní postavení na radnici, což není nelegálním prostředkem k prosazování zájmů (Tlapák Navrátilová, 2021). Obžalovaný byl nejprve uznám Obvodním soudem pro Prahu 1 vinným trestným

---

<sup>1</sup> Zákon č. 40/2009 Sb. Trestní zákoník



činem nepřímého úplatkářství. Městského soudu v Praze z podnětu odvolání zrušil rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 1 v celém rozsahu a případ znovu posoudil. Obžalovaného následně uznal vinným pokusem trestného činu podvodu. Takto rozhodl Městský soud v Praze poté, co jeho předchozí rozhodnutí bylo zrušeno Nejvyšším soudem a věc mu byla vrácena k opětovnému posouzení a rozhodnutí. V případě byla následně podána ústavní stížnost II. ÚS 125/13 ze dne 31. 1. 2013, která byla odmítnuta pro neopodstatněnost.

Důležité je individuální posouzení k určení, jakým způsobem došlo k prosazování zájmů a následné vyvození legality daného jednání.

Hranice mezi lobbingem a korupcí, především nepřímým úplatkářstvím, spočívá ve formě. Obě aktivity jsou totiž zaměřeny na ovlivnění rozhodnutí o povolení, přidělení, výběru subjektu nebo zákazu, zamezení či nepřidělení výběru konkurenčnímu subjektu (Bažantová, 2007).

## 2 Historický vývoj lobbingu

Historie lobbingu není úplně jednoznačná. Předpokládá se, že lobbistická činnost se datuje zpětně až do starého Říma. V dobách starého Říma rozhodovali bohatí o zákonech, čímž ovlivňovali životy chudých, otroků a poddaných. Pokud chtěli být vyslyšeny chudší vrstvy nebo plebejci (měšťané bez šlechtické minulosti), kteří měli připomínky k navrhovaným zákonům, museli promlouvat k Senátu a snažit se je přesvědčit. Tedy lobbovat ve svůj prospěch (Politický slovník, 2022).

Prakticky bylo prosazování zájmů plebejců dosahováno prostřednictvím úřadu tribuna lidu, který vznikl přibližně v roce 494 př. n. l. Ochrany zájmů plebejců bylo dosaženo právy tribunů, kteří mohli pomáhat postiženým následky rozhodnutí a později i vetovat opatření patricijů (sociálně a ekonomicky nejsilnější vrstvy měšťanů). Později mohli tribunové dle svého práva svolávat k jednání senát a po zavedení Hortensiova zákona mohli dokonce navrhovat nové normy (Kincl, 1997, str. 12).

### 2.1 Lobbing v USA

Prvenství v používání lobbingu nelze jednoznačně přiřknout žádné zemi. Lze ale doložit, že USA byla první zemí, kde byl lobbing institucionalizován. Vymětal (2010, str. 23) uvádí: „Z hlediska formalizace lobbistické profese pomocí taxativního vymezení pravidel, práv a povinností je možné zcela jistě považovat za kolébku lobbingu USA“.

Původ lobbingu v USA se nepřesně historikou přikládá americkému prezidentovi Ulyssesi S. Grantovi (v úřadu 1869-1877). Manželka mu zakazovala kouřit v Bílém domě, a tak chodil kouřit do lobby hotelu Willard, kde ho navštěvovali zástupci zájmových skupin, obchodníci atd. Právě od místa schůzek, lobby hotelu, se údajně zpopularizoval pojem lobbing (Brownell, 2016).

Neoficiálně existují lobbisté v USA již od samého vzniku nové americké vlády. V roce 1792 si veteráni kontinentální armády z Virginie najali Williama Hulla, aby konkrétně lobboval v nově vzniklém Kongresu za další kompenzace za válečnou službu (United States Senate, 2022). William Hull se tak stal prvním najatým lobbistou na území USA. Ovšem nebyl nazýván lobbistou, protože slovo lobbing jako takové se poprvé objevuje v americkém tisku počátkem 19. století.

Konkrétně byl termín poprvé použit v novinách v roce 1817. William Irving byl v článku označen „členem lobby“ na rozdíl od zvoleného člena Newyorského zákonodárného sboru (History, Art & Archives United States House of Representatives, 2015).

V 50. letech 19. století se objevují i první případy korupčního jednání a úplatkářství. Samuel Colt, vynálezce a průmyslník proslavený svým revolverem, obdarovával zákonodárce svými zbraněmi, aby mu byl prodloužen patent. V roce 1875 Sam Ward, král lobbingu, proslavený honosnými večeřemi s drahým vínem organizovanými pro členy amerického Kongresu přiznal využívání tzv. „společenského lobbingu“ k získání si přízně členů Kongresu (United States Senate, 2022).

V oblasti automobilového průmyslu pomohl rozmachu lobbingu Henry Ford, když v roce 1909 nechal položit první asfaltovou silnici v USA, která spojovala jeho výrobu Modelu-T a přiléhající dodavatele. Inspirováni Fordem, šéfové dalších Detroitských automobilek založili v roce 1913 Lincoln Highway Association. Cílem Lincoln Highway Association bylo podpořit výstavbu dálnice spojující západní a východní pobřeží USA. Po lobbingových aktivitách asociace schválil Kongres v roce 1916 National Highway Act v rámci kterého bylo rozděleno 75 milionů dolarů na výstavbu dálnic. Několik senátorů a členů kongresu přitom bylo tajně placeno automobilovými společnostmi. Výsledkem byla revoluce ve vztazích mezi federálními státy tím, že byla zavedena koncepce slučování veřejných a soukromých grantů na budování infrastruktury (Resnick, 2017, str. 32). Rozvoj infrastruktury znamenal i výrazný nárůst prodeje automobilů a způsobil vlnu stěhování, protože si lidé najednou mohli dovolit za prací dojíždět.

Lobbing se v USA rozšiřoval a nabíral svým způsobem na popularitě. Nelobbovaly již pouze domácí firmy, ale své napojení na americkou vládu si získali i zahraniční firmy. Před začátkem druhé světové války se americká vláda obávala sílící nacistické strany v Německu a začala se obávat potenciálních protiamerický vlivů v Kongresu. V roce 1938 byl jako reakce na dané obavy schválen Foreign Agents Registration Act. Schválený zákon, tzv. FARA, vyžadoval registraci všech zahraničních agentů a zveřejnění jakýchkoli politických a kvazipolitických vztahů daných subjektů s americkou vládou (The United States Department of Justice, 2020). Jde o první významný zákon dotýkající se lobbistů v USA na federální úrovni.

FARA je v USA stále platným zákonem a nástrojem pro získání transparentnosti z důvodů možného ohrožení národní bezpečnosti (The United States Department of Justice, 2020).

Nedílnou součástí lobbingu jsou i zájmové skupiny. Ty v USA vznikají postupně v několika vlnách. První vlna proběhla v letech 1830 až 1860. Vznikají při ní první národní organizace v USA např. Young Men's Christian Association. V 80. letech 19. století přišla druhá vlna spojená s industrializací USA. Vznikají při ní především ekonomické asociace zastupující zájmy pracujících a firem např. Knights of Labor. Také v té době vznikl Americký Červený kříž, který stále existuje. Mezi lety 1900 a 1920 vzniká velké množství organizací jako např. U.S. Chamber of Commerce, Farm Union, National Association of Manufacturers a mnoho dalších. Další významný růst organizací a asociací nastal v 60. a 70. letech 20. století. Tento růst by se dal považovat za čtvrtou vlnu. Skupiny vznikající v této době reflektují především společenský aktivismus a narůstající vládní aktivitu. Růst počtu zájmových skupin v 20. století se přikládá především rozšiřujícím se možnostem komunikovat svoje požadavky a být součástí daných organizací díky rozmachu rádií, telefonů, železnice a národních novin (Hrebenar, Morgan, 2009, str. 14-15).

Specifikem amerického lobbingu je existence Politických akčních výborů tzv. PACs. PACs jsou převážně aktivní v době voleb, protože mohou dostávat neomezené příspěvky od jednotlivců, korporací, odborových svazů a dalších PAC za účelem financování nezávislých výdajů a jiné nezávislé politické činnosti (Federal Election Commission, 2022). Mohou tedy věnovat dané prostředky na podporu kandidáta nebo proti opozičním kandidátům. Také mohou formou kampaní vstupovat do procesu legislativní tvorby. Federální PACs jsou limitovány množstvím prostředků, které mohou přispět. Maximálně 5 000 amerických dolarů pro kandidáta nebo kandidátskou komisi na každé volby, 15 000 dolarů politické straně každý rok a 5 000 dolarů jiné PAC. Pokud chtějí kandidátovi přispět firmy a organizace, musí se spoléhat na některý PAC vzhledem k tomu, že přímo přispět nemohou (Federal Election Commission, 2022).

Během kampaně k prezidentským volbám v roce 2020 Bernie Sanders a Elizabeth Warren tvrdili, že jejich prezidentská kampaň není žádným způsobem financována přes PAC, díky čemuž se nemusí ucházet o peníze velkých firem na akcích za uzavřenými dveřmi (Rizzo, 2019). Cílem těchto oznámení bylo zaujmout voliče

tím, že se ani jeden z kandidátů nenechává tajně ovlivňovat korporacemi, ale že primárně myslí na běžné lidi. Volební lobbying je totiž jednou z velkých možností pro korporace, jak dostat na významné legislativní pozice kandidáty smýšlející ve prospěch daných korporací.

## **2.2 Lobbying ve Velké Británii**

Lobbying ve Velké Británii, podobně jako i v jiných Evropských státech, je odlišný od toho amerického. Historicky lze dohledat zmínky o lobbyingu ve Velké Británii již v polovině 17. století, kdy mohla veřejnost mluvit a „lobbovat“ s členy Dolní sněmovny v jejím lobby.

V 18. století byly nejběžnější formou lobbyingu petice. Pomocí petic požadujících změny legislativy nebo upozorňujících na společenské problémy se lidé snažili přesvědčit parlament, aby jednal v jejich zájmu. Významnou peticí byl požadavek na zrušení otroctví a parlamentní reformu. V roce 1839 bylo prezentováno 13 657 petic k 90 různým tématům s více než 4,5 miliony podpisů (UK Parliament, 2009).

Ve 20. letech 20. století působil Winston Churchill jako vysoce placený lobbista pro společnost Burmah Oil, která se snažila získat výhradní práva na iráckou ropu. Lobbying byl úspěšný a Churchill za něj inkasoval 5 000 liber. V dnešních penězích by šlo přibližně o 336 000 liber, tedy necelých 10 milionů korun (Jones, 1977, str. 653; Myers, 2009).

Za počátky lobbyingu ve Velké Británii se ale považuje založení politické poradenské firmy, Watney and Powell, Christopherem Powellem v 30. letech 20. století. Formálně se ve Velké Británii lobbying objevuje až po druhé světové válce. Po vítězství labouristů ve volbách 1945 vzniklo několik plánů na znárodnění firem a průmyslových odvětví. Pokus o znárodnění cukrovarnického průmyslu vyústil v organizovanou kampaň proti opatření. Kampaň byla nakonec úspěšná. Poté začaly vznikat skupiny jako Economic league nebo Aims of Industry chránící zájmy svých členů před politickými kampaněmi. Většina těchto lobbyingových aktivit zůstala neveřejná. Velký rozmach lobbistických firem ve Velké Británii nastal až v 80. letech 20. století (APPC, 2022).

V porovnání s USA se díky pozdějšímu formálnímu přijetí lobbyingu formují zájmové skupiny až ve 20. století. Vývoj lobbyingu ve Velké Británii je tedy pomalejší, klidnější, ale zároveň diskretnější. K tomu také přispívala vyšší lobbyingová aktivita na lokální

úrovni místo národní (Baggott, 1995, str. 193). Díky tomu může být lobbying cílenější a efektivnější v daných oblastech.

### **2.3 Lobbying v EU**

Evropský lobbying je historicky různorodý v závislosti na historii státu. Roli hraje například nedemokratická minulost státu. Nebo zda má daný stát přijatou zákonnou regulaci lobbyingu.

Převážně se ale lobbying v Evropě zaměřuje na lobbying v EU. Důvodem může být fakt, že většina legislativy členských států EU pochází právě z „Bruselu“ (Kadera, Vlačihová, 2011, str. 7). V roce 1958 vzniklo ve Štrasburku Evropské parlamentní shromáždění, které se v roce 1962 přejmenovalo na Evropský parlament. Od roku 1976 se do Evropského parlamentu konají přímé volby (Maciejewski, 2022). Právě Evropský parlament se stal cílem evropských lobbistů. Ovšem kvůli zastoupení 27 států v EU je dané prostředí velice konkurenční a lobbistická práce je náročnější. Vyžaduje tedy například formování odborných skupin, které budou mít větší sílu během lobbování než jednotliví zástupci.

Počátky moderního Evropského lobbyingu jsou spojovány s 80. lety 20. století, kdy došlo k přijetí Jednotného evropského aktu. Jeho přijetí „zapojilo do rozhodovacího procesu Evropský parlament, urychlilo dokončení jednotného trhu a obnovilo hlasování kvalifikovanou většinou v Radě EU. To vedlo k posílení nadnárodních prvků v Evropské unii. Byla posílena moc a vliv nadnárodních institucí a obnoveny nadnárodní způsoby rozhodování (kvalifikovaná většina, později veto Evropského parlamentu). Lobbying tedy mohl být cílen přímo na nadnárodní úrovni a nebyl omezen vlivem zástupců Rady, kteří disponovali vetem“ (Dvořáková, Petrůj, 2013, str. 327).

Lobbying v EU je stěžejním nástrojem, protože členové Evropského parlamentu pracují pod časovým tlakem a vzdáleni od svých voličů. Expertní názory zájmových skupin tedy pomáhají s časovou náročností posuzování dopadů legislativy a mohou svým způsobem přiblížit členy Evropského parlamentu a jejich voliče. Zprostředkovávají jistou formu mediace. Ačkoli byla původně za hlavní cíl lobbyingu považována Evropská komise, po Lisabonské smlouvě je to právě Evropský parlament, který získal větší pravomoci. Lobbující se pokouší ovlivnit návrhy Evropské komise a pokud uspějí, kontrolují si, že nebudou v Evropském parlamentu

odstraněny. Pokud naopak neuspěly u návrhu předtím, než se dostal k Evropskému parlamentu, mají druhou šanci prosadit svůj zájem a změny (Kluger Dionigi, 2017, str. 1-2).

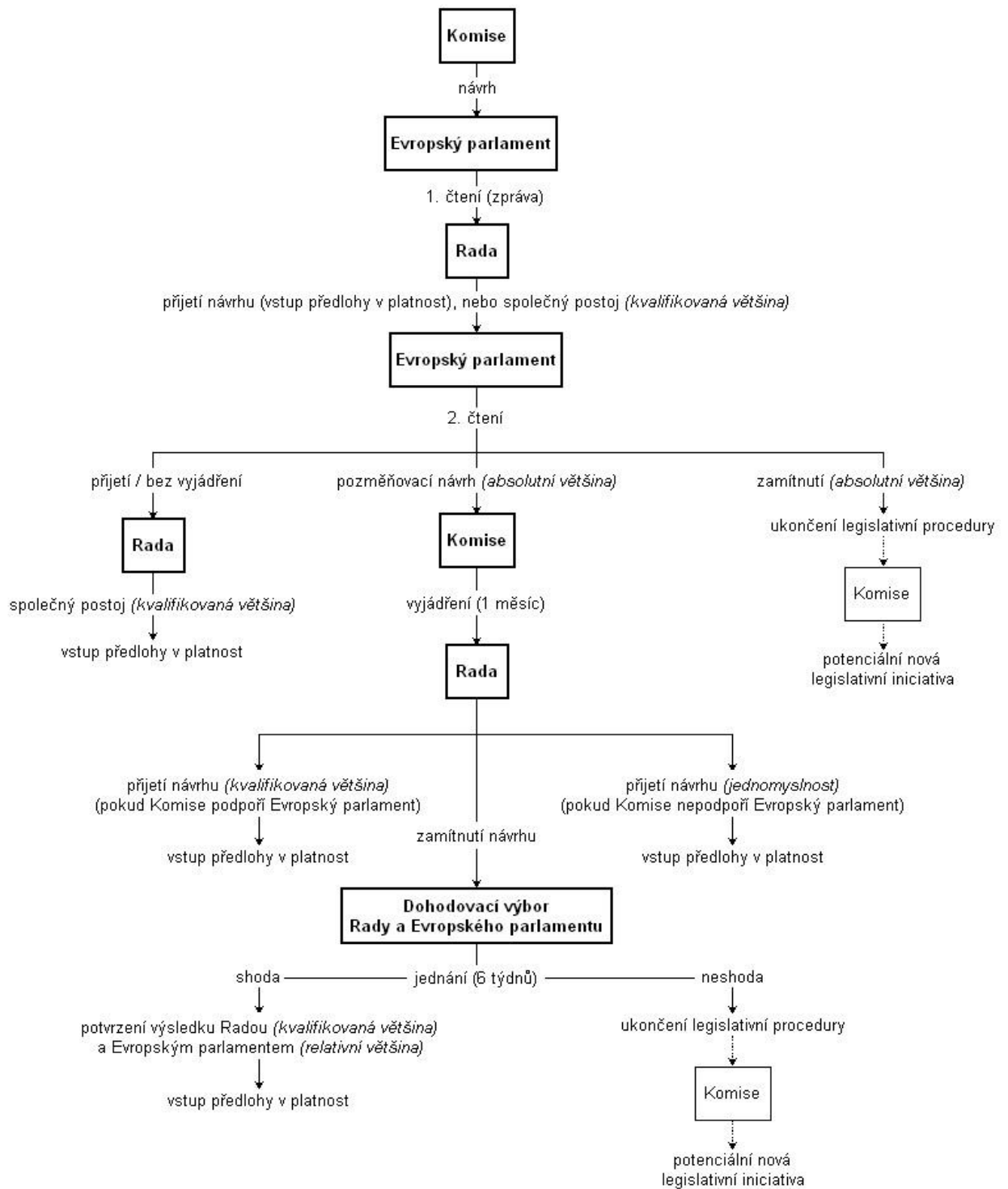
Evropská komise ale zůstává stále nejefektivnějším místem pro lobby. Především díky své monopolní legislativní iniciativě a efektivitou intervence. Evropská komise může ovlivňovat návrh od samého počátku. Vstupy zájmových skupin jsou v Evropské komisi vítány, protože předkládají expertní názory z různých oblastí. V roce 1993 představila Evropská komise dokument nazvaný „An open and structured dialogue between the Commission and special interest groups<sup>2</sup>“, který jako první prohlašuje závislost Evropské komise na zájmech společného trhu EU (Dvořáková, Petrůj, 2013, str. 328-329). V EU stále platí seberegulace lobbingových aktivit, ale postupný vývoj dal vzniknout rejstříku transparentnosti a kodexu chování zúčastněných stran (Evropský parlament, 2022).

Členové Evropského parlamentu, stejně jako členové Evropské komise, potřebují profesionální a odborné názory, aby mohli zaujmout pozici k projednávané legislativě. Lobbisté mají k Evropskému parlamentu přístup přes administrativu, politické skupiny, parlamentní výbory nebo prostřednictvím meziskupin. Zaměřují se především na výbory a politické strany, protože pouze velké politické strany mají sílu reálně ovlivnit legislativu (Dvořáková, Petrůj, 2013, str. 329).

Obrázek 1 znázorňuje běžný legislativní proces v EU. V procesu je vidět postup legislativního návrhu, který může být lobbovaný již v části návrhu Evropské komise, dále, jak bylo zmíněno výše, u Evropského parlamentu, který spolurozhoduje s Radou Evropské unie tvořenou konkrétními ministry členských států pověřených danou problematikou. Národní ministři mohou být lobbováni na národní úrovni, případně i na mezinárodní úrovni zástupci sdružení, nevládních organizací, nadnárodních firem, které mají např. výrobní vztah k dané zemi atd. V případě, kdy se návrh dodatky Evropského parlamentu nebo Rady EU vzdálí příliš návrhu Evropské komise, má Evropská komise v průběhu celého legislativního procesu právo návrh stáhnout (Krutílek, Frízlová, 2022a).

---

<sup>2</sup> <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a9e0a8b1-5fa4-42bb-a7d7-c77640d81f78/language-en>



Zdroj: (Krutílek, Frízlová, 2022b)

**Obr. 1 Schéma legislativního procesu EU (Procedura spolurozhodování)**



Legislativní proces EU se po přijetí Lisabonské smlouvy (2009) zjednodušil, odpadl systém pilířů. Na obrázku 1 znázorněný legislativní proces je současný způsob přijímání závazných právních norem (nařízení, směrnic a rozhodnutí) prostřednictvím řádného legislativního postupu (procedury spolurozhodování) definovaného v základních parametrech v člancích 289 a 294 Smlouvy o fungování EU.

Legislativnímu procesu předchází prelegislativní fáze v Evropské komisi. V této fázi je objeven problém. Při jeho objevení nezáleží, kdo s ním přichází. Zda je to jednotlivec, region, zájmové uskupení, stát nebo instituce EU nebo zda vyplývá z rozsudku SDEU atd. Výslednému legislativnímu návrhu poté stále předchází příprava textu tzv. dossier v některém z generálních ředitelství (Directorate General) a případně i příprava nelegislativních dokumentů zelené a bílé knihy. Zelené knihy mají za cíl nastartovat či podpořit debatu o projednávaném problému a bílé knihy zpravidla předkládají konkrétnější řešení a mohou vyústit až v přijetí konkrétního legislativního návrhu. Obě knihy doprovází časově omezená veřejná internetová konzultace<sup>3</sup>. „Prelegislativní fáze patří mezi klíčové z hlediska ovlivnění výsledné podoby legislativního návrhu, proto je jí věnována mimořádná pozornost ze strany zainteresovaných aktérů (lobby). Předmětem jejich tlaku jsou zpravidla dva (jeden úředně starší a druhý úředně mladší) úředníci-zpravodajové (rapporteur) z odpovědného ředitelství nebo divize (součásti DG), v pozdějších stádiích prelegislativní fáze pak kabinety, popřípadě přímo jejich vedoucí (chefs de cabinets)“ (Krutílek, Frízlová, 2022a). Prelegislativní fáze je zakončena hlasováním o návrhu v kolegiu komisařů. Návrh musí splňovat principy subsidiarity a proporcionality z článku 5 Smlouvy o EU, který určuje, že EU jedná v oblastech bez výlučné pravomoci jen do té míry, pokud cílů nemohou členské státy uspokojivě dosáhnout samy. A dle principu proporcionality nesmí EU překročit rámec toho, co je nezbytné pro dosažení vytyčených cílů (Krutílek, Frízlová, 2022a).

Odsouhlasený návrh zahajuje svoji cestu legislativním procesem EU. O návrhu zpravidla jedná Rada EU (ve schématu jako Rada), Evropský parlament, Hospodářský a sociální výbor a Výbor regionů. Role Hospodářského a sociálního výboru a Výbor regionů, poradních institucí EU, je pouze formální. I proto se většina

---

<sup>3</sup> Seznam veřejných konzultací dostupný 2022-01-07 z: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives\\_cs?frontEndStage=OPC\\_LAUNCHED](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives_cs?frontEndStage=OPC_LAUNCHED)

lobbingových aktivit ubírá směrem k Radě EU a Evropskému parlamentu. Dle článku 12 Smlouvy o EU mají národní parlamenty, které byly posíleny přijetím Lisabonské smlouvy, 8 týdnů od zaslání návrhu na to, aby posoudily jeho soulad s principem subsidiarity. „Třetina z celkového počtu přidělených hlasů (jednokomorový parlament disponuje dvěma hlasy, v bikamerálním systému má každá komora hlas jeden) je oprávněna předsedovi Evropské komise, předsedovi Rady EU a předsedovi Evropského parlamentu předložit tzv. odůvodněné stanovisko a Evropské komise musí svůj návrh přezkoumat“ (Krutílek, Frízlová, 2022a). Je tedy vystavena tzv. žlutá karta. Pokud Evropská komise nadále na návrhu trvá, musí být její odůvodnění spolu s odůvodněnými stanovisky národních parlamentů předloženo v prvním čtení Evropskému parlamentu a Radě a ty se musí k souladu návrhu s principem subsidiarity vyslovit. Pokud se 55 % členů Rady EU nebo většina odevzdaných hlasů Evropského parlamentu vysloví ve prospěch národních parlamentů, další projednávání návrhu se zastavuje, tzv. oranžová karta.

Po zahájení legislativního procesu následuje první čtení v obou hlavních institucích, Radě EU a Evropském parlamentu. Fakticky bývá první čtení zahájeno dříve v Evropském parlamentu. K tomuto Krutílek a Frízlová (2022a) pro Euroskop dodávají: „Důvodem je to, že v rámci Evropského parlamentu je završení prvního čtení z důvodu fakticky neexistující (nebo obtížně formovatelné) opozice často výrazně snazší, nehledě na fakt, že Rada EU je tak či tak nucena ve svém tzv. společném postoji (výsledek jejího prvního čtení) určitým způsobem zohlednit i názor Evropského parlamentu“. Evropský parlament přidělí návrhu zpravodaje z příslušících výborů. Nejdůležitějším je zpravodaj z odpovědného výboru, který vede návrh legislativním procesem i při komunikaci se zájmovými skupinami a lobbisty. Před hlasováním v Evropském parlamentu dochází k veřejným slyšením, kdy se vyslovují např. zvaní akademici nebo zástupci zájmových skupin. Plénum v Evropském parlamentu hlasuje o návrhu prostou většinou. Návrh může být Evropským parlamentem přijat nebo pozměněn. První čtení není vázáno časovou lhůtou a může trvat týdny, měsíce i roky.

První čtení v Radě EU začíná přidělením textu funkcionálním jednotkám, pracovním skupinám a odborným výborům. Ty fakticky tvoří Výbor stálých zástupců (Coreper). Úkolem Coreper je dosažení co největší shody na legislativním návrhu a označení co nejvíce položek návrhu písmenem A (points agréés). Ty jsou poté Radou EU

schváleny pouze formálně a více se věnuje částem označeným písmenem B. Jde o tzv. A-bodový postup. Rada hlasuje o návrhu kvalifikovanou většinou se snahou o co největší shodu (Krutílek, Frízlová, 2022a). Výsledkem projednání v Radě EU je akceptace postoje Evropského parlamentu nebo jeho pozměnění a navrácení návrhu Evropskému parlamentu k druhému čtení (Rada EU, 2022).

„Předtím, než Evropský parlament vydá své stanovisko, může Rada EU přijmout „obecný postoj“. Prostřednictvím tohoto dokumentu Rada EU Evropskému parlamentu přiblíží svůj postoj k legislativnímu návrhu, který předložila Evropská komise. Obecný přístup může urychlit legislativní postup a usnadnit dosažení dohody mezi Evropským parlamentem a Radou EU“ (Rada EU, 2022). Také mohou být sjednány tzv. trialogy mezi Evropskou komisí, Evropským parlamentem a Radou EU, s cílem dosažení dohody. Výsledek dialogu je neformální a musí být schválen v běžném legislativním procesu.

Druhé čtení v Evropském parlamentu může mít tři výsledky. Přijetí návrhu po posouzení postoje Rady EU, odmítnutí návrhu a ukončení legislativního procesu a předložení pozměňovacích návrhů Radě EU do druhého čtení.

Druhé čtení v Radě EU reaguje na postoj Evropského parlamentu, a to schválením pozměňovacích návrhů nebo jejich neschválením, což vede ke svolání Dohodovacího výboru. „O změnách navrhovaných Evropským parlamentem, k nimž Evropská komise zaujala kladné stanovisko, Rada EU rozhoduje kvalifikovanou většinou. O změnách navrhovaných Evropským parlamentem, k nimž Evropská komise zaujala odmítavé stanovisko, Rada EU rozhoduje jednomyslně. Rada EU může na pozměňovací návrhy Parlamentu pouze reagovat“ (Rada EU, 2022).

Druhé čtení je již časově omezeno, a to na tři měsíce pro každý orgán s možností prodloužení maximálně o jeden měsíc.

Pokud není nalezena shoda ve dvou čteních, následuje Dohodovací výbor a třetí čtení v Evropském parlamentu a Radě EU. Do dohodovacího výboru je nominován stejný počet členů Evropského parlamentu a Rady EU. Evropská komise působí v Dohodovacím výboru jako mediátor a společným cílem je během šesti týdnů (popřípadě osmi) dojít ke shodě na výsledné podobě legislativy. Zástupci Rady o ní hlasují kvalifikovanou většinou, reprezentanti Evropského parlamentu většinou prostou (Krutílek, Frízlová, 2022a). V následujících dalších šesti (resp. osmi)

týdnech, v třetím čtení, je pak nutné schválení téhož textu Evropským parlamentem i Radou jako takovými. Evropský parlament rozhoduje většinou odevzdaných hlasů, Rada kvalifikovanou většinou (Krutílek, Frízlová, 2022a).

Pokud společný návrh schválí oba orgány, Evropský parlament i Rada EU, je právní předpis vyhlášen jako směrnice, nařízení nebo rozhodnutí Parlamentu a Rady. Pokud je legislativní návrh v kterékoli fázi postupu odmítnut nebo pokud Parlament a Rada nemohou nalézt kompromis, návrh není přijat a řádný legislativní postup je ukončen. Nový postup může být zahájen až poté, co Komise předloží nový návrh (Rada EU, 2022).

Laurens (2019) uvádí, že v Bruselu, přezdívaném evropské hlavní město lobbingu, je přes 30 000 lobbistů. Jiné zdroje uvádí číslo přes 25 000, které neustále roste. Při rovnání k počtu evropských poslanců, kterých je v roce 2022 705, vychází neuvěřitelný poměr až 43 lobbistů na jednoho poslance.

S postupným rozšiřováním Evropské Unie dochází i k nutnému nárůstu počtu lobbistů tak, aby byli schopni prosazovat zájmy svých skupin. S tím souvisí i postupný vývoj v oblasti lobbingu a public affairs, které začínají být vyučovány jako studijní obory na univerzitách. Dochází tedy k profesionalizaci lobbingu, i když se část aktérů lobbingu lobbisty nazývat nebude, protože pracují jako poradci (Bitonti, Harris, Mariotti, 2017, str. 353).

Dialerová a Richterová (2018, str.4) přirovnávají lobbingový souboj v EU k bitvě Davida s Goliášem. Na jedné straně nevládní organizace, které musí vynakládat významné peněžní prostředky na zajištění vlivu, a na straně druhé velké nadnárodní firmy, které vydávají několikanásobně větší peněžní prostředky. Ty jsou ale zanedbatelné v poměru k jejich příjmům a potenciálním výhodám z přívětivé legislativy. Velké firmy mají tendenci si častěji „kupovat“ vliv již v předlegislativních fázích. Mezi takové se řadí zástupci automobilového, energetického, farmaceutického, tabákového, potravinářského a agroprůmyslu.

Velikost a finanční síla organizace však pokaždé nepřináší jistotu prosazení svých záměrů. EU považuje lobbing za legitimní a nezbytnou součást rozhodovacího procesu, která zajišťuje, aby politika EU odrážela skutečné potřeby lidí. Toho

dosahuje transparentním kontaktem s celou řadou organizací a skupin různých velikostí<sup>4</sup> (Evropský parlament, 2022).

Kluger Dionigi (2017, str. 2-4) ve své knize uvádí, že ze čtyř jí sledovaných legislativních procesů, ve dvou úspěšně prosadily své návrhy a zájmy menší nevládní organizace a odborové svazy nad „velkými hráči“. Hlavní faktory vysvětluje na principu „Triple-I“ (interests, issues, institutions). V principu Triple-I závisí na tom, jaké zájmové skupiny se střetávají a podporují, zda je téma zpolitizované či nikoli a jaký výbor má na starosti danou legislativu.

## 2.4 Lobbying v ČR

Historie ČR je provázána s obdobím pod nedemokratickou komunistickou vládou mezi lety 1948 a 1989. V době totalitní vlády jedné strany a plánovaného hospodářství nemůžeme mluvit o přílišném prostoru pro pokusy o demokraticky myšlený lobbying. Nemohly vznikat dobrovolné zájmové skupiny a skupiny, které vznikaly, byly organizované státem.

Po roce 1989 začínají vznikat nové organizované skupiny již i nezávislé na státu. Mezi první významné lze řadit Českomoravskou konfederaci odborových svazů vznikající v březnu 1990. „Byly vytvořeny podmínky pro nezávislou občanskou iniciativu, a to především ve formě zavedení standardních občanských a politických práv. Činnost organizací občanské společnosti byla upravena v Listině základních práv a svobod přijaté v prosinci 1992. Podle této listiny je zaručeno právo svobodně se s jinými sdružovat ve spolcích, společnostech a jiných sdruženích“ (Císař, 2012).

Velký růst spolků a organizací lze zjistit i v oblastech kultury a sportu. Jedná se o oblasti, které byly komunistickým režimem přísně kontrolovány.

Významnou roli mezi nově vzniklými organizacemi hrály environmentální organizace, kterým se v 90. letech minulého století otevřel politický systém, protože se na ministerstvech objevili lidé ze zeleného hnutí. Vznikají nebo se reformují hnutí jako Hnutí DUHA nebo Zelený kruh. Nástup vlády Václava Klause poté uklidnil situaci

---

<sup>4</sup> Článek 11 Smlouvy o Evropské unii: „Orgány dávají vhodnými způsoby občanům a reprezentativním sdružením možnost projevit a veřejně si vyměňovat své názory na všechny oblasti činnosti Unie. Orgány rovněž udržují otevřený, transparentní a pravidelný dialog s reprezentativními sdruženími a s občanskou společností.“

enviromentálních hnutí, ale také se postavil nepřátelsky k občanským advokačním organizacím, což vedlo k nutnosti zaměstnat právníky (Císař, 2012).

V 90. letech a na přelomu století se na území ČR objevuje i lobby za práva menšin. V roce 2008 vytvořila Česká ženská lobby strategii ČŽL na následující období a následně se registrovala jako samostatný právní subjekt<sup>5</sup>. „V letech 2008-2009 ČŽL systematicky lobbovala za přijetí antidiskriminačního zákona, spolupracovala s Evropskou ženskou lobby, a v návaznosti na strategické setkání žen WOMPASS vypracovala postoj k finanční krizi“ (Česká ženská lobby, 2015).

S postupem let na území ČR přibývá zájmových skupin a spolků aktivně lobbujících. Zároveň se častěji do lobbingových aktivit zapojují firmy z významných průmyslových odvětví jako jsou automobilový, energetický, hutní průmysl či telekomunikace.

Vzhledem k tomu, že lobbing je v ČR poměrně nový pojem, existuje na území ČR také spousta firem, sdružení a spolků, které reálně provádí lobbing, ale nazývají ho marketingem či PR aktivitami. V tomto ohledu chybí ČR jasně stanovená definice lobbingu. Potenciálně dalším důvodem pro „maskování“ lobbingových aktivit za PR atd. může být převládající negativní vnímání lobbingu v ČR.

Nástrojem k odstranění negativního vnímání lobbingu v ČR může být nastavení systému účinné regulace a tím zajištění transparentnosti. Snahy o regulaci lobbingu již několikrát proběhly, ovšem zatím bez úspěchu. Další z problémů, který bude muset být řešen, je tzv. revolving door problém zmiňovaný na začátku této práce. V ČR je běžné, že bývalí zaměstnanci z veřejné sféry nastupují do firem nebo zakládají firmy, ve kterých se věnují politickému poradenství nebo přímo lobbingu.

Nedostatku jakékoli regulace lobbingu v ČR si všímá i EU. EU podmínila ČR čerpání financí v rámci Národního plánu obnovy zavedením regulace lobbingu do 31. března 2026 (Bartošová, 2021).

Lobbing v ČR je založený převážně na nepřímém působení přes svazy, spolky a sdružení, kde mohou významné firmy do jisté míry skrýt svůj vliv na projednávanou legislativu. Příkladem mohou být SP ČR nebo AutoSAP. Druhou

---

<sup>5</sup> Nejprve vznikla jako občanský spolek a v roce 2015 byla transformována na Česká ženská lobby, z.s. tedy zapsaný spolek ve spolkovém rejstříku. Cílem spolku je lobbing v oblasti rovných příležitostí žen a mužů na všech úrovních soukromého a veřejného sektoru v České republice a účast českých proženských organizací na činnosti Evropské ženské lobby.

využívanou formou lobbingu v ČR jsou přímé vztahy a schůzky se zákonodárci. Je naprosto běžné, že v novinách čteme, kolik lobbistů navštívilo Hrad nebo kdo byl s kým hrát golf.

Jisté je, že lobbing v ČR bude muset v dohledné době projít reformou a zejména regulací, aby ČR splňovala podmínky stanovené EU a zajistila transparentní a férové jednání. Müller (2005) považuje za problém ČR nutný k překonání „kulturně-civilizační bariéry, na které přijímání lobbingu v českém prostředí naráží, a které jsou podmíněny politickou kulturou a nedostatečnou zkušeností s demokratickou politikou“.

### 3 Lobbying v době pandemické krize COVID-19 a po ní

S objevem a šířením nákazy COVID-19 v roce 2019 a následné globální pandemii v nadcházejících letech vzešla řada otázek k lobbyingu v takové situaci. Někteří vidí potenciální korupci a ohrožení lidských práv způsobené neodpovědným a netransparentním lobbyingem. Korporace agresivně lobbují za účelem zajištění si finančních prostředků na záchranu nebo lobbují za deregulaci v oblasti klíčové ochrany klimatu a pracovníků (Paniagua, 2020).

Zvýšené aktivity firem s cílem ovlivnit politiky používané vládami k řízení ekonomického dopadu epidemie a zvýšenou míru digitálního lobbyingu, který může potenciálně poškodit některé zájmové skupiny zmiňuje ve svém výzkumu i Rasmussen (2020).

COVID-19 uzavřel země, předal plně moc do rukou státu a firmy, které do té doby fungovaly normálním režimem musí stát v opozici a bojovat za svoje přežití a udržení zaměstnanců. „Vlády jednaly, aby omezily rozhodování o lockdownech, mimořádných opatřeních, financování obnovy a nedávno o plánech na znovuotevření společností. Přestože se opozice v mnoha zemích postupně více angažovala, přetrvává kritika nedostatku demokratického dohledu a (s odstupem času) byla zpochybňována nezbytnost a přísnost některých přijatých opatření“ (Rasmussen, 2020).

Paniagua (2020) k tomu přidává, že: „ekonomická stagnace zastavila peněžní tok firem, pracovní příležitosti a způsobila nevýslovné škody pracovníkům v dodavatelských řetězcích. V reakci na to vlády přijímají bezprecedentní ekonomická opatření a úlevy. Rozhodnutí jsou přijímána rychle a často bez veřejného dohledu“.

Firmy se v té chvíli snažily spojit s vládami, aby co nejúčinněji pomohly s řešením krize a k co nejrychlejšímu návratu ke stavu před pandemií. Spousta firem začala na vlastní náklady shánět chybějící zdravotní pomůcky a vybavení. Automobilka ŠKODA AUTO a.s. zřídila v průběhu pandemie vlastní očkovací střediska a pořídila dostatečné množství jehel k naočkování svých zaměstnanců. Narazila ale na nemožnost přímého nákupu vakcín, které bylo možné objednat pouze přes ministerstvo zdravotnictví (Ginter, Volf, 2020). Obavy ŠKODA AUTO a.s. byly převážně o zajištění zdraví zaměstnanců a jejich bezpečný návrat do pracovního



provozu, aby mohla firma co nejdříve obnovit svoji ekonomickou aktivitu, která byla pozastavena nařízeným volnem zaměstnanců.

I přes omezené možnosti setkávání se, ukazují data významný nárůst výdajů na lobbying. Dle OpenSecrets dosáhly americké federální výdaje na lobbování v prvním čtvrtletí roku 2020 celkem 903 milionů dolarů. Téměř rekordní částku (Evers-Hillstrom, 2020).

Objevují se i případy, kdy jsou firmy a organizace obviňovány ze zneužívání koronavirové krize ke zpomalení či zastavení implementace environmentálních nařízeních. „V dopise komisaři EU pro klima Fransi Timmermansovi BusinessEurope tvrdila, že mimořádné okolnosti způsobené COVIDEM-19 představují překážku pro průmysl, aby řádně přispíval do veřejných konzultací k několika legislativním dokumentům souvisejících se zelenou dohodou. Průmyslová lobby si také stěžovala na potíže s dodržováním požadavků na sběr a předkládání údajů podle směrnice EU o průmyslových emisích (IED) a systému obchodování s emisemi (ETS)“ (Carbon Market Watch, 2020, str. 2).

Evropský veřejný ochránce práv (2021) zmiňuje Global Public Affairs Fóru v Paříži případ německého skandálu, kdy politici osobně profitovali z vládních dohod o nákupu roušek a že Transparency International ve svém průzkumu zmiňuje nárůst korupce v EU.

Další problematikou byly kompenzace ušlých zisků pro firmy v ČR, tzv. program Antivirus. Největším příjemcem kompenzací byla firma ŠKODA AUTO a.s. s více než 1,3 miliardami korun (ČTK, 2022). V top dvacítce ale také figurovalo několik kasin, což dle autora práce způsobilo na sociálních sítích vlnu nevole z hlediska dotování hazardu státem. Marian Jurečka (KDU-ČSL), v roce 2021 jmenovaný ministrem práce a sociálních věcí ve vládě Petra Fialy (ODS), k tomu na svých médiích dodává: „Pomoc živnostníkům a firmám, když je to potřeba, je zcela na místě. Minulá vláda ale z peněz nás všech financovala například i kasina, nebo oděvní řetězce, kterým raketově rostly tržby na e-shopu. To mi nedává smysl, a proto považuji za správné, že vláda program Antivirus B pozastavila a tlačí na rychlou notifikaci kurzarbeitu“.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Vyjádření dostupné z: <https://twitter.com/mjureka/status/1486612962299232260> a z: <https://www.facebook.com/JureckaMarian/photos/a.650995521646825/4912118175534517/>

Problémy způsobila také společnost Imoba ze svěřeneckého fondu Andreje Babiše, do níž patří např. Čapí hnízdo (ČTK, 2022). V tomto případě se řešil možný střet zájmů A. Babiše. I proto, že podporu podepisoval Karel Havlíček, stranický kolega z Hnutí ANO a ministr průmyslu a obchodu ve vládě A. Babiše, v té době premiéra ČR.

Problematika lobbingu v době COVID-19 byla tedy spojena zejména s nárůstem lobbingové aktivity firem snažících se zajistit si finance k udržení podnikání, komplikovaných a mnohdy uspěchaných řízeních o kompenzacích, pandemických zákonech a skandálech a korupčních jednáních na všech úrovních.

Bohužel nikdo nemohl předpokládat, že se po více než dvou letech globální pandemie bude svět potýkat s polovodičovou krizí, krizí dodavatelských řetězců, myšlenkami na deglobalizaci, válkou na Ukrajině či plynovou krizí způsobnou Ruskou agresí na Ukrajině a následnými sankcemi západních zemí.

Lze předpokládat, že „krizový“ lobbing opět naroste na síle a firmy budou silně lobbovat za státní podpory s cílem udržení svých firem ve funkčním stavu.

## 4 Regulace lobbingu

V této kapitole je představen vývoj regulace lobbingu ve světě v průběhu let. Od pionýrských zemí zavádějících regulaci lobbingu již v 20. století, přes země přidávající se k regulaci počátkem 21. stol. až do současnosti. Specifická část kapitoly je věnována aktuální situaci a dřívějším pokusům o lobbingovou regulaci v ČR. Dále je zmíněno několik mezinárodních organizací, které sledují praxi jednotlivých zemí v daných oblastech a vypracovávají doporučení s cílem posílení transparentnosti a integrity veřejného sektoru (Tlapák Navrátilová, 2021, str. 17).

Regulace lobbingu je v ČR dlouho diskutovaným tématem. „V posledních letech bylo v konceptualizaci a analýze regulace lobbingu ze strany expertů, protikorupčních organizací a státních úředníků dosaženo velkého posunu. V současné době chybí hlavně politická vůle implementovat potřebnou reformu“ (Smith, Prokeš, 2013, str. 7). Zmíněnou vůli k implementaci ale může najít v mnoha jiných zemích světa např. v USA, Německu, Polsku atd. Příloha 1 obsahuje přehled zemí s nebo bez regulace lobbingu dle Chariho a kol. (2019). Regulace lobbingu jiných zemí nám může pomoci s nastavením správného a efektivního legislativního rámce pro prostředí v ČR.

### 4.1 Země se zákony o lobbingu od počátku 20. století

USA regulují lobbing již od roku 1946. Jak bylo zmíněno v kapitole 2.1, jde o jednu z pionýrských zemí v této oblasti. Mezi další země s regulací lobbingových aktivit z 20. století se řadí: Německo (1951) a Kanada (1989). Z hlediska EU lze zmínit Evropský parlament s regulací od roku 1997. Více o regulaci lobbingu v Evropském parlamentu v kapitole 4.5.

#### 4.1.1 USA

Nejjednodušeji pojato, lobbing v USA se opírá o první dodatek ústavy Spojených států, který zní v překladu do češtiny takto: „Kongres nepřijme žádný zákon, který by se týkal založení náboženství nebo zakazoval jeho svobodné uplatňování. Chrání svobodu slova, tisku, shromažďování a právo žádat vládu o nápravu křivd“.

První významný tlak na regulaci lobbingu v USA pocházel ze specifických oblastí. Po občanské válce výrazně vzrostla pochybná aktivita železničních lobbistů.

Veřejnost v té době výrazně lobbovala za regulaci těch, kteří se snažili ovlivňovat ceny železnic při jejich budování (Kolko, 1965).

V roce 1876 se Sněmovna reprezentantů Spojených států amerických pokusila prosadit povinnou registraci lobbistů. Pokus byl ovšem neúspěšný (Chari a kol., 2019, str. 22). První úspěch v tomto směru přišel až v roce 1938 s přijetím FARA zmíněným v kapitole 2.1, který vyžadoval registraci zahraničních lobbojících subjektů na území USA.

Dřívější pokusy o regulaci na federální úrovni, zejména Public Utilities Holding Company Act z roku 1935 a Merchant Marine Act 1936, narazily na přílišnou specifickou, a tedy i omezenou aplikovatelnost (Hrebenar, 1997, str. 271-272).

V roce 1946, osm let poté, co byl podepsán zákon FARA, „schválil Kongres Lobbying Registration Act. Poprvé v historii USA se domácí lobbisté (definovaní jako kdokoli, kdo strávil alespoň polovinu svého placeného času přímo lobbováním u federální vlády) museli zaregistrovat u tajemníka Senátu a tajemníka Sněmovny reprezentantů (House of Representatives) a čtvrtletně podávat zprávy o finančních výdajích“ (Canady, 1995). Lobbying Registration Act byl v platnosti téměř 50 let, přestože byl vnímán jako neúspěšný pokus o regulaci. Týkal se totiž pouze lobbingu v Kongresu a ostatní vládní organizace byly vynechány. Finanční reportování bylo plně ponecháno na lobbistech, kteří si díky tomu mohli vybrat, co vše nahlásí, a kontroly byly minimální až žádné (Chari a kol., 2019, str. 30).

Nahrazen byl v roce 1995 zákonem nesoucím název Lobbying Disclosure Act. Nutnost aktualizace zákona o regulaci lobbingu, do té doby cca čtyřicet let nedotčeného, potvrdilo provalení skandálu několika zákonodárců, kteří byli lobbováni firmou Wendtel Corporation. Wendtel Corporation nedokázala doložit požadovaným způsobem svoje výdaje na lobbingové aktivity a přímo podplácela politiky, aby získávala vládní zakázky. Cílem aktualizace lobbingového zákona bylo jednoznačně definovat, co je považováno za lobbistickou činnost a objasnit nejednoznačné pojmy (Spontarelli, 2017).

Reforma regulace lobbingu v USA v podobě nového zákona „rozšířila definici lobbisty tak, aby zahrnovala všechny ty, kteří se pokouší ovlivnit Kongres, zaměstnance Kongresu a politické činitele výkonné moci, včetně prezidenta, nejvyšších úředníků Bílého domu, tajemníků kabinetu a jejich zástupců

a nezávislých správců agentur a jejich asistentů“ (Hrebenar, 1997, str. 280). Za lobbying je v daném zákoně považována ústní nebo písemná komunikace mezi danými veřejnými zástupci a osobou, lobbistou, jednající v zájmu svého klienta nebo zaměstnavatele, pokud se komunikace týká legislativy, pravidel, regulací, vládních programů, grantů, půjček a nominací podléhajících schválení Senátem (McGrath, 2005, str. 168-169). Registraci podléhají dále všichni lobbisté očekávající příjmy přes 5 000 dolarů za šest měsíců a všichni lobbisté očekávající lobbyingové výdaje přesahující 20 000 dolarů za období šesti měsíců. Retrospektivně musí po každém šestiměsíčním období lobbisté vyplnit formulář, kde přesně uvedou, jakou legislativou se zabývali a koho lobbovali. Pokud tak neučiní, hrozí lobbistům zatajujícím nebo zkreslujícím dané informace trest až pěti let odnětí svobody (McGrath, 2005, str. 169). Výjimku z povinnosti reportování mají pouze náboženské skupiny a tzv. grass-roots lobbying neboli „program určený široké veřejnosti, jehož podstatná část je určena, navržena nebo vypočítána především k ovlivnění státní legislativy“ (Public Disclosure Commission, 2022) zahrnující např:

- inzeráty v novinách na podporu navrhované legislativy,
- najmutí osoby, která bude organizovat veřejná setkání s cílem ovlivnit jednání v záležitostech projednávaných zákonodárcem,
- vytváření nebo údržba webových stránek, nákup e-mailových seznamů nebo najímání někoho k provádění jiných online aktivit,
- najímání sběračů petičních podpisů.

Téma regulace lobbyingu bylo opět otevřeno v roce 2006, kdy byl bývalý Republikánský lobbista Jack Abramoff odsouzen za podvod, daňové úniky a spiknutí s cílem podplatit veřejné činitele. Po propuštění z vězení v roce 2010 byl Abramoff velkým odpůrcem lobbyingu a zastáncem protikorupční iniciativy. Ale v roce 2017 se opět registroval do seznamu lobbistů (Chari a kol., 2019, str. 31).

I na základě zmíněného skandálu z roku 2006 zavedl Kongres v roce 2007 Honest Leadership and Open Government Act<sup>7</sup>, který požaduje, aby byly zprávy o lobbyingu podávány dvakrát častěji a elektronicky, a také zpřísnil omezení týkající se „darů“ členům Kongresu od lobbistů (Mullen, 2007). Zabývá se také tzv. revolving door

---

<sup>7</sup> Honest Leadership and Open Government Act dostupný 2022-10-13 z: <https://www.congress.gov/bill/110th-congress/house-bill/2316/text>

jevem, ke kterému dochází při zaměstnání bývalých vysokých vládních úředníků a představitelů v soukromém sektoru.

#### **4.1.2 Kanada**

Zákonodárny systém v Kanadě je silně centralizovaný kolem hrstky klíčových postav, které se pokouší lobbisté ovlivnit. Kanadská federální regulace lobbingu byla středem pozornosti při navrhování regulace lobbingu ve Spojeném království, Irsku a Skotsku v druhé dekádě 21. století. Hlavním důvodem bylo kanadské nastavení regulace, které je možné nazvat jako „střední“. Podporuje transparentnost a otevřenost, ale nenutí lobbisty vyplňovat sáhodlouhé formuláře o každém rozhovoru (Chari a kol., 2019, str. 44 a 74).

30. září 1989 vstoupil v platnost Lobbyists Registration Act. Stanovil základní požadavky na registraci placených lobbistů, včetně toho, že lobbisté měli poskytovat informace o sobě a předmětu svého lobbování (Office of the Commissioner of Lobbying of Canada, 2022). Hlavním cílem byla povinná registrace do národních registrů, které podléhaly skupiny lobbistů ovlivňující národní vládní aktéry.

V roce 1995 přijala kanadská vláda dodatek k Lobbyists Registration Act<sup>8</sup>. Dodatek obsahoval změny zákona, které posílily požadavky na zveřejňování s cílem zpřístupnit smysluplnější a komplexnější informace o lobbistech a jejich lobbistických aktivitách. Novelizovaná legislativa také nařídila vypracování kodexu chování pro lobbisty (v originále Lobbyists' Code of Conduct). Odpovědnost za rozhodování podle zákona byla tehdy svěřena etickému poradci.

V roce 2004 kanadská vláda schválila zákon C-4, který změnil strukturu reportování podle Lobbyists Registration Act tak, že registrátor podával zprávy parlamentu přímo prostřednictvím generálního registrátora Kanady (ministra průmyslu). Pozice etického poradce byla zrušena.

Další významná novelizace pro Lobbyists Registration Act vstoupila v platnost v roce 2005. Cílem bylo zacelit slepá místa v definici lobbingu. Také bylo objasněno, že osoba, která podává jednoduché dotazy nebo žádosti o informace, se nemusí registrovat jako lobbista. Byla zrušena výjimka z registrace, pokud osoba z veřejné funkce zahájila kontakt s lobbistou. Dále všichni bývalí držitelé veřejných funkcí

---

<sup>8</sup> Bill C-43, An Act to Amend the Lobbyists Registration Act and to make related amendments to other Acts.

zabývající se lobbingem byli povinni poskytovat informace o předchozích funkcích zastávaných ve federální vládě. Počátky řešení revolving door jevu v Kanadě.

V roce 2006 byla kancelář registrátora přesunuta z ministerstva průmyslu k prezidentovi Treasury Board jako nezávislá entita.

V roce 2006 došlo také ke schválení přejmenování Lobbyists Registration Act na Lobbying Act, aby lépe reflektoval širší záběr zákona.

V polovině roku 2008 nabyl účinnosti Lobbying Act. Došlo ke zrušení pozice registráře, který byl nahrazen Komisařem pro lobbing. Je uvalen pětiletý zákaz lobbingu po skončení pracovního poměru na všechny bývalé jmenované nositele veřejných funkcí. Lobbying Act uvádí, že se nemohou stát konzultantskými lobbisty nebo interními lobbisty zaměstnanými organizacemi. Mohou být zaměstnáni korporací/firmou jako interní lobbista, pokud jejich lobbistické aktivity nepředstavují „významnou část jejich povinností“ (Office of the Commissioner of Lobbying of Canada, 2022).

#### **4.1.3 Německo**

Německo je federativní republikou, kde každá spolková země má svoji vlastní zákonodárnou, výkonnou a soudní moc. Lobbing v Německu je prováděn převážně přes zájmové skupiny, odborové svazy, obchodní a průmyslové komory (Chari a kol., 2019, str. 65).

Lobbing v Německu byl poprvé regulován článkem 73 Jednacího řádu německého Bundestagu v roce 1951. V následujících letech bylo několikrát v Německu potvrzeno, že lobbing je legální aktivitou. Spolkový ústavní soud v roce 1956 poznamenal: „Není pochyb o tom, že existuje mnoho druhů mimoparlamentních akcí, které mohou legitimně ovlivnit Parlament, zejména pokud mají za cíl informovat poslance o názorech voličů na určité politické otázky<sup>9</sup>“.

Německo tedy přistupuje k regulaci lobbingu volněji, a je proto mnohdy kritizováno za svůj chaotický systém regulace.

---

<sup>9</sup> BVerfGE 5, 85 - KPD-Verbot; Dostupné 2022-09-17 z: <https://www.servat.unibe.ch/dfr/bv005085.html#Opinion>

V roce 2014 přijal Bundestag několik opatření s cílem zajistit transparentnost mezi jeho členy. Opatření například stanoví 10 kategorií dodatečných příjmů, které musí členové Bundestagu vykazovat (Chari a kol., 2019, str. 67-68).

Do současné doby byl největší regulací lobbingu v Německu seznam subjektů, které chtějí vyjádřit svoje názory v parlamentu. Tento registr je zveřejňován každý rok již od roku 1972.

V lednu roku 2022 nabyl účinnosti „Lobbyregistergesetz“ neboli zákon o lobbingovém rejstříku, zkráceně označován jako LobbyRG. Cílem LobbyRG je zvýšit transparentnost ohledně vlivu lobbistů na rozhodovací proces vlády v Berlíně. Fyzické a zejména právnické osoby zapojené do lobbistických aktivit budou čelit rozsáhlým registračním a informačním povinnostem. Zavedení rejstříku lobbistů bude znamenat pro dotčené nové výzvy v oblasti dodržování předpisů. LobbyRG navíc stanoví tvrdé sankce pro jakoukoli stranu, která poruší povinnosti nebo odmítne zaregistrovat určité informace: vysoké pokuty, zařazení na černou listinu a omezení přístupu do německého Bundestagu jsou metodami k podpoře transparentnosti a integrity.

Lobbisté se musí okamžitě zaregistrovat do Lobbyregisteru<sup>10</sup>, pokud je zastupování zájmů prováděno pravidelně, má být trvalé, je prováděno komerčně pro třetí strany nebo bylo navázáno více než 50 samostatných kontaktů během posledních tří měsíců (Wilhelm, 2022). Výjimku z registrace mají odbory, zaměstnanecká sdružení a náboženské komunity. A dále jednotlivci prosazující výhradně osobní zájem nebo obavu výlučně místního charakteru. Výjimky jsou stanoveny tak, že jsou velice podobné či dokonce stejné jako jinde ve světě.

## **4.2 Země se zákony o lobbingu z prvního desetiletí 21. století**

V prvním desetiletí 21. století zavedlo několik demokratických zemí lobbingové zákony. Mezi tyto země se řadí Litva, Polsko, Taiwan, Austrálie, Francie a Izrael. Opačnou situaci zažili v Maďarsku, kde byl v roce 2011 za vlády pravicové strany Fidesz lobbingový zákon z roku 2006 zrušen. Tato práce představuje blíže regulaci lobbingu v Litvě, Polsku a Francii. Tedy evropských zemí, které by mohly sloužit jako poučení a příklad správného nastavení regulace aplikovatelného i v ČR.

---

<sup>10</sup> Bundestag lobby rejstřík dostupný 2022-09-17 z:  
<https://www.lobbyregister.bundestag.de/startseite?lang=de>



### 4.2.1 Litva

Litva je jednou z mnoha postsovětských republik, které se po vyhlášení samostatnosti přeorientovaly více na vztahy se západem. Během své transformace musela země navázat nové vztahy a vybudovat nový politický systém schopný odolat korupčním jednáním.

První regulace lobbingu v Litvě byla schválena v roce 2000 s účinkem od roku 2001. Postupně byl tento zákon, *Lobistinės veiklos įstatymas*<sup>11</sup> neboli *Law on Lobbying Activities*<sup>12</sup>, dodatkován až do roku 2017, kdy byla přijata nová verze zákona.

S koncem roku 2015 byla Litva teprve sedmou zemí v Evropě s regulací lobbingu (Mulcahy, 2015). Regulace lobbingu ale byla zaměřena převážně na legislativní lobbing a ignorovala výkonné složky vlády. Mimo to, lobbisté neviděli důvod k formální registraci do registru, o čemž svědčí číslo 40 registrovaných lobbistů k polovině roku 2017. Odhadem je, že v roce 2004, kdy Litva vstupovala do EU bylo na jejím území cca 200-300 lobbistů/lobbistických skupin (Chari a kol., 2019, str. 81-82). Důvodem k odmítání registrace bylo pravděpodobně negativní vnímání lobbistů v Litvě a spojování lobbingu s podvodnými a úplatkářskými praktikami.

Na druhou stranu Litva se věnuje problému revolving door a stanovuje povinnou dobu jednoho roku zakazujícího bývalému politikovi registrovat se jako lobbista.

V roce 2021 byla přijat zatím poslední novela zákona *Law on Lobbying Activities* v originále *Lobistinės veiklos įstatymo Nr. VIII-1749 pakeitimo įstatymas*<sup>13</sup>. Novelizaci a opětovnému rozpoutání diskuze na téma lobbing předcházel korupční skandál zahrnující bankovní asociaci a obchodní konfederaci, týkající se lobbingových aktivit. Ze zkoumané regulace a jejího vývoje je pozorovatelné, že se na lobbing a jeho regulaci zaměřují vlády a veřejnost téměř výhradně po odhalení korupčních skandálů.

Novelizovaný zákon poprvé zavádí povinnosti nejen pro lobbisty, ale i pro veřejný sektor. Přijatý zákon zavedl tzv. křížovou deklaraci, která vyžaduje, aby lobbisté, ale i politici a úředníci, kteří jsou s lobbisty v kontaktu, hlásili svou činnost. Prezident,

---

<sup>11</sup> Litevské (originální) znění dostupné 2022-10-02 z: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.104674/asr>

<sup>12</sup> Anglické znění dostupné 2022-10-02 z: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/9473b770a2a311e7a65c90dfe4655c64>

<sup>13</sup> Litevské znění dostupné 2022-10-02 z: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/ed96d333bad011ea9a12d0dada3ca61b?jfwid=-hx57wntf5>

poslanci, vládní kabinet a dlouhá řada dalších vládních a obecních úředníků a státních úředníků proto nyní musí hlásit každý pokus o lobbování. Zahrnuty jsou schůzky, telefonní hovory, e-maily a oficiální dopisy týkající se jakéhokoli předmětu souvisejícího s regulací (Peciukoné, 2021).

Poslední novelizace je ovšem kritizována pro svoji přísnost a administrativní náročnost, kdy v podstatě každá komunikace musí být hlášena. Navrhovaným vhodnějším řešením je transparentní registr. Peciukoné (2021) k tomu udává: „Registr transparentnosti by byl snadným a nenáročným prostředkem k tomu, aby byly všechny zájmové skupiny rozdělené podle témat v jedné centrální databázi“.

#### **4.2.2 Polsko**

Polsko je další zemí, kde je vláda dlouhodobě občany vnímána jako náchylná ke korupčnímu jednání, a mnozí si myslí, že politici dělají málo proto, aby tomu zamezili. Vyplyvá tak z několika zpráv Transparency International za posledních patnáct let.

Od roku 2006 platí v Polsku Ustawa o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa<sup>14</sup> neboli Act on Legislative and Regulatory Lobbying (ALRL). Galkowski (2009) zdůrazňuje vývoj daného zákona od jeho počátečního návrhu z roku 2003, kdy se soustředil převážně od sankcionování až po transparentní legislativní tvorbu. Jak je již typické, vzniku ALRL předcházely korupční skandály. ALRL zavádí registr lobbistů a snaží se o centrální a podnárodní regulaci lobbingu. Registr je dle ALRL spravován ministrem vnitra a administrativy a každý únor je zveřejňována roční zpráva o lobbingových aktivitách.

V květnu 2011, po odhalení korupčního skandálu, došlo k novelizaci ALRL, která dodatečně a pozměňuje administrování regulace (Chari a kol., 2019, str. 88).

Dále má v Polsku svůj registr horní i dolní komora parlamentu. Fakticky tedy v Polsku existují tři registry lobbistů (Bauer a kol., 2016). Díky registraci v systémech parlamentu je lobbistům umožněn vstup na půdu parlamentu.

---

<sup>14</sup> Originální znění dostupné 2022-10-02 z: <https://www.sejm.gov.pl/prawo/lobbing/kon12.htm>

Z počátku trpělo Polsko stejným problémem jako Litva. Lobbisté registrace ignorovali, protože je nepovažovali za důležité. V prosinci 2006 bylo v registru uvedeno pouze 75 lobbistů (Galkowski, 2009, str. 144).

Kritika polského systému regulace lobbingu je téměř totožná s kritikou z Litvy. Příliš široká definice lobbingu, registrační systém, který není spravovaný nezávislou autoritou a v neposlední řadě nezahrnutí všech složek státu do registračních systémů. Např. kancelář prezidenta, která má svůj registr, ani není zahrnuta ve třech již existujících registrech, proto není třeba lobbingové aktivity komunikované s prezidentskou kanceláří vykazovat.

### **4.2.3 Francie**

Ani ve Francii nejsou lobbisté příliš vítanou skupinou lidí (Sallé, Marchi, 2017, str. 143). Nevyvinutou skupinou, co do počtu lidí a profesionality, jsou i environmentální lobbisté, u kterých by se v posledních letech očekávala větší míra pochopení a respektování jejich lobbistických aktivit. Francouzští lobbisté jsou zastoupeni třemi asociacemi, jejichž cílem je zajistit standardy čestné a profesionální práce lobbistů. Jsou to Association des professionnels des affaires publiques (Association of Relations with Public Authorities), Association Française des Conseils en Lobbying et affaires publiques (French Association of Lobbying Consultants) a Association des Avocats Lobbyistes (Association of Lawyer Lobbyists) (Sallé, Marchi, 2017). Nechvalně známé jsou i francouzské odbory prosazující svoje zájmy pomocí četných protestních akcí a stávek, které mnohdy přechází až v násilná střetnutí nebo končí ničením veřejných prostranství a infrastruktury.

První diskuze na téma regulace lobbingu proběhla ve Francii v roce 2005 poté, co lobbisté nepatřičně získali průkazy ministerstva kultury a povedlo se jim vstoupit do prostor Národního shromáždění, dolní komory francouzského parlamentu.

V roce 2009 byla dodatkována nařízení regulující vstup lobbistů do prostor parlamentu zavedená po zmíněném incidentu. Lobbisté, pro přidělení průkazu opravňujícího ke vstupu, musejí předložit osobní a pracovní údaje a cíle jejich aktivit ve veřejném registru. Dále musí podepsat kodex chování.

V roce 2013 došlo ke změně pravidel a registrované zájmové skupiny a lobbisté musejí dokládat cíle jejich aktivit a odhad celkový lobbingových výdajů (Crepaz, Chari, 2017). Registr ale stále zůstal na volitelné bázi bez postihů pro

neregistrované jednotlivce a organizace. A opět, jako i v případě jiných zmíněných zemí, regulována byla pouze zákonodárná složka státu.

V roce 2016 byl schválen zákon LOI no 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique<sup>15</sup> neboli Law Concerning Transparency, the Fight against Corruption, and Modernization of Economic Life, známý také jako Sapin II. Sapin II zavádí zákonný rejstřík informující o vztazích veřejných institucí s lobbisty a zájmovými skupinami. Zavádí také kodex chování pro všechny firmy a organizace a zakládá protikorupční agenturu L'Agence française anticorruption. Sapin II také poskytuje výčet osob, při jejichž ovlivňování je ovlivňující osoba považována za lobbistu. Jasně tedy definuje lobbistu. Lobbisté, dle definice Sapin II, jsou povinni k registraci ve veřejném rejstříku lobbistů spravovaném nezávislou autoritou Haute Autorité pour la transparence de la vie publique (Chari a kol., 2019, str. 106-108).

### **4.3 Země se zákony o lobbingu po roce 2010**

Další významnější nárůst zemí regulujících lobbing lze spatřit po roce 2010. Regulaci po roce 2010 zavedly Velká Británie, Irsko, Rakousko, Nizozemsko, Slovinsko, Mexiko a Chile (Chari a kol., 2019, str. 123). Zajímavostí je zapojení zemí Střední a Jižní Ameriky a implementace lobbingové regulace ve Velké Británii až v roce 2014, i když se řadí mezi země s nejdelší tradicí lobbingu, jak bylo popsáno v kapitole 2.2.

V této kapitole bude představena regulace lobbingu ve Velké Británii, Rakousku a Nizozemsku, které je sídlem mnoha firem a organizací a má velmi blízko do Bruselu.

#### **4.3.1 Velká Británie**

Lobbing ve Velké Británii fungoval dlouhou řadu let na bázi samoregulace, a to poměrně úspěšně. Dle pravidelných výzkumů Transparency International je Velká Británie jednou z nejméně zkorumpovaných zemí světa.

V 80. letech 20. století, s Margaret Thatcherovou jako premiérkou Velké Británie, neoliberalizace ekonomiky a ústup odborů dává prostor lobbistickým skupinám

---

<sup>15</sup> Originální znění dostupné 2022-10-02 z: [https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=KD0R-Ay4kFqpKqqHYFfQDa3PzXyh2U2x\\_naRfEud\\_Wg=](https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=KD0R-Ay4kFqpKqqHYFfQDa3PzXyh2U2x_naRfEud_Wg=)

vybudovat si svou pozici v procesu legislativní tvorby. Nyní jsou již ve Velké Británii tisíce zájmových skupin všech možných velikostí (Chari a kol., 2019, str. 125).

Britský parlament řešil otázku lobbingu již několikrát za svoji existenci. Např. v roce 1994 v reakci na skandál „cash for questions“ vznikla Association of Professional Political Consultants (APPC), která nejprve navrhovala legislativní řešení problému, ale nakonec zvolila metodu samoregulace. APPC požadovala po svých členech respektování kodexu chování a později zveřejnila na internetu seznam členských organizací, registr zaměstnanců a časy schůzek (OECD, 2012). O změně ze systému samoregulace na regulaci zákonnou bylo rozhodnuto až v roce 2012.

V roce 2014 Velká Británie přijala Transparency of Lobbying, Non-party Campaigning and Trade Union Administration Act, který jak z názvu vypovídá, není zaměřený pouze na regulaci lobbingu (Chari a kol., 2019, str. 127). Zmíněný zákon nebyl přijat veřejností, opozicí a médii s nadšením. Zdůrazňováno bylo nedostatečné zaměření na otázku lobbingu a přílišné omezování odborů a charitativních organizací v možnosti realizování kampaní<sup>16</sup>.

Britská vláda chtěla stanovit regulaci lobbingu bez inspirace v jiných zemích a ignorovala rady stakeholderů jako např. akademiků, jiných politických uskupení, bojovníků za transparentnost, a dokonce i samotných lobbistů (McGrath, 2017, str. 345).

Definice lobbisty se dle Transparency of Lobbying, Non-party Campaigning and Trade Union Administration Act vztahuje pouze na osobu, která jedná plně, celou svou náplní práce, jak lobbista a má za cíl komunikovat s ministry a stálými tajemníky jménem třetí osoby. Tato definice je příliš úzká a postihuje pouze jednotky procent lobbistů.

Lobbing ve Velké Británii totiž může vykonávat kdokoli. Ale samotný UK Parliament (2022) doporučuje jako efektivnější: „najít další lidi, kteří sdílejí vaše obavy nebo zkušenosti, aby s vámi lobbovali jako se skupinou. Mezi osoby, které často lobbují v Parlamentu a s jeho členy, patří firmy, charitativní organizace, zájmové skupiny, odbory a zástupci různých průmyslových odvětví“.

---

<sup>16</sup> Vyjádření a klíčové body Volební komise Velké Británie pro 2. čtení návrhu zákona dostupné 2022-09-21 z: <http://www.taxresearch.org.uk/Blog/2013/09/03/the-electoral-commission-says-the-governments-lobbying-bill-is-bad-law-thats-unenforceable-and-a-massive-burden-on-free-speech/>

### 4.3.2 Rakousko

Poměrně typicky se regulace lobbingu v Rakousku dostala na řadu po dvou korupčních skandálech zahrnujících vládu a politické strany (Crepaz, 2016). Rakouské Ministerstvo spravedlnosti pohotově reagovalo se zavedením etické reformy s cílem posílení transparentnosti politiky. V roce 2013, jako součást této reformy, vešel v účinnost „Lobbying- und Interessenvertretungs Transparenz-Gesetz<sup>17</sup>“ neboli zákon o lobbingu a zájmovém zastoupení. Daný zákon zavedl registr lobbistů podpořený systémem pro finanční reportování a sankčním systémem. Rakousko cílí svoji regulaci na celý lobbing s výjimkou právnických firem, náboženských organizací a zájmových skupin reprezentujících území/země.

Registraci podléhající firmy, uskupení a organizace se musí každý rok registrovat v systému, zaplatit správní poplatek a uvést údaje o své organizaci. Množství detailů pro registraci záleží na kategorii, do které daná organizace spadá. V případě vážných provinění může Ministerstvo spravedlnosti zrušit/zakázat konkrétnímu lobbistovi či organizaci registraci čímž je subjektu zamezeno legální provádění lobbingu (Chari a kol., 2019, 139).

Rakousko nemá žádné speciální opatření zabývající se jevem revolving door, ale tento problém postihuje svým nařízením zakazujícím souběh funkcí. Rakouský veřejný činitel podle lobbingového zákona nemůže být souběžně lobbistou. I zde lze najít výjimky ze zákona. Jedná se o přesně specifikované výjimky, jejichž cílem je pomoci k lepší a efektivní legislativě (Crepaz, 2016).

### 4.3.3 Nizozemsko

Lobbing a existence zájmových skupin v Nizozemsku jsou rostoucím trendem. Nejen díky vývoji v nizozemském politickém systému, ale i díky blízké poloze k Bruselu, centru EU, a výhodným daňovým podmínkám pro zakládání firem. Dalším důvodem je i to, že Haag hostí řadu významných mezinárodních úřadů např. Mezinárodní soudní dvůr, Mezinárodní trestní tribunál a části úřadů EU a NATO.

V roce 2012 vznikl v Nizozemsku registr lobbistů holandského parlamentu. Dřívější pokusy o regulaci lobbingu v Nizozemsku nejsou známy (Chari a kol., 2019, str. 144). Na rozdíl od spousty zemí, regulace lobbingu v Nizozemsku nepřišla jako

---

<sup>17</sup> Zákon dostupný 2022-01-02 z:  
[https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/II/I\\_01465/index.shtml](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/II/I_01465/index.shtml)

reakce na korupční skandály, nýbrž jako výsledek tlaku politické strany Strana práce (PvdA) na zvýšení transparentnosti politického systému.

Lobbisté, kteří chtějí vstoupit do prostor Binnenhofu, komplexu budov shromažďujících Generální stavy neboli parlament, musí být registrováni a mít vystavený vstupní průkaz. Podmínka registrace zahrnuje ziskové i neziskové organizace a konzultanty. Vykazované informace lobbyisty jsou v porovnání s robustnějšími systémy minimální a nezahrnují finanční údaje a účely návštěv (Chari a kol., 2019, str. 144).

Dalším specifickým Nizozemské protikorupční politiky je neexistence opatření proti jevu revolving door. Nizozemsko si dokonce zakládá na jevu revolving door mezi veřejným a soukromým sektorem. Politici často kariérně pocházejí z oblasti sociálních partnerů a u senátorů je běžný souběh funkcí (van Keulen, 2017).

V roce 2013 doporučila Skupina států proti korupci (GRECO) Nizozemsku zavést přísnější režim regulace. Nizozemský parlament doporučení GRECO přivítal, ale dále s ním nijak nepracoval. Nové diskuse na téma další regulace lobbingu a protikorupčních opatření se otevřely v roce 2016 po parlamentní iniciativě „Lobby in Daylight“ podepsané dvěma členy parlamentu ze Strany práce (PvdA). Legislativa související s iniciativou zatím nebyla projednána, ale existence samotné iniciativy naznačuje posun ve smýšlení o lobbingu (Chari a kol., 2019, str. 145).

#### **4.4 Regulace lobbingu v ČR**

ČR nemá stále ani v roce 2022 platný zákon o lobbingu. I když první návrhy jisté formy regulace lobbingu přišly již v roce 2005, kdy tehdejší předseda Poslanecké sněmovny Lubomír Zaorálek (ČSSD) navrhl etický kodex pro členy Poslanecké sněmovny, který měl za cíl zvýšit důvěryhodnost poslanců. Návrh tedy primárně cílil na poslance, kteří by se mohli na půdě sněmovny setkávat pouze s registrovanými lobbyisty dle vnitřních předpisů sněmovny (Transparency International – ČR, 2014, str. 9). Návrh byl podepsán pouze devíti poslanci a realizován nebyl. I v ČR přišel první návrh na regulaci lobbingu až po korupční kauze „Kořistka“.

Další návrh regulace byl zmíněn v programovém prohlášení vlády Mirka Topolánka (ODS) v roce 2007. V Programovém prohlášení vlády (2007) jsou kladeny cíle boje s korupcí: „Vláda připraví právní opatření regulující lobbing včetně

transparentnějšího systému registrace lobbistů.“ Vláda ovšem žádnou formu regulace nepředstavila.

V roce 2009 byla poslanci Sobotkou a Tejcem (oba za ČSSD) předložena první regulace lobbingu formou zákona. Návrh se inspiroval v americké úpravě a odlišoval se od ostatních regulací lobbingu. „Lobbing zde byl chápán jako živnostenská činnost, politici měli zveřejňovat veškeré kontakty s lobbisty, registr lobbistů měl být veden na Ministerstvu vnitra“ (Transparency International – ČR, 2014, str. 10). Tento návrh byl zamítnut v prvním čtení.

Ještě téhož roku, byl předložen pozměněný návrh Zákona o lobbingu a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o lobbingu)<sup>18</sup>. Nový návrh odstranil některé kritizované nedostatky minulého návrhu, ovšem několik nedostatků v návrhu přetrvávalo. Takovými nedostatky byla definice lobbingu jako volné živnosti nebo registr vedený Ministerstvem vnitra. Návrh zákonaprošel v roce 2010 úspěšně Poslaneckou sněmovnou, ale v červnu 2010 byl zamítnut Senátem (Transparency International – ČR, 2014, str. 10).

V roce 2011 proběhly pod vedením Respekt Institutu, poslankyně Andrášové (Věci veřejné) a Sociologického ústavu Akademie věd České republiky čtyři „Expertní stoly o lobbingu“, jejich cílem bylo „vytvořit konkrétní doporučení, s nimiž bude při přípravě zákona o regulaci lobbingu pracovat Ministerstvo vnitra, které má přípravu zákona na starosti“ (Transparency International – ČR, 2014, str. 10). Výsledkem kulatých stolů byly čtyři návrhy zákona o lobbingu předložené v roce 2012<sup>19</sup>. Každý návrh se lišil definicí lobbovaného a rozsahem regulovaných oblastí.

Během meziresortních diskuzí návrhu zákona bylo přijato téměř 200 připomínek, což později, v roce 2013, vedlo k zastavení práce na regulaci lobbingu vládou kvůli velkému množství zásadních připomínek a kolizi předložených koncepcí (Transparency International – ČR, 2014, str. 11).

Další návrh regulace lobbingu, a zatím do prosince 2022 i poslední projednávaný, přišel 21. srpna 2019 vedený jako Sněmovní tisk 565 Vládní návrh zákona

---

<sup>18</sup> Návrh zákona dostupný 2022-09-22 z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=60167&pdf=1>

<sup>19</sup> Návrh zákona z roku 2012 dostupný 2022-09-22 z: [https://www.vlada.cz/assets/protikorupcni-strategie-vlady/na-leta-2011\\_2012/Ba---navrh-zakona-o-lobbingu-ze-dne-21--zari-2012---predlozeno-do-MPR.pdf](https://www.vlada.cz/assets/protikorupcni-strategie-vlady/na-leta-2011_2012/Ba---navrh-zakona-o-lobbingu-ze-dne-21--zari-2012---predlozeno-do-MPR.pdf)



o lobbování<sup>20</sup>. Závěrečná zpráva o hodnocení dopadů regulace (RIA) přiložená v kompletním Sněmovním tisku 565 shrnuje cíl navrženého zákona takto<sup>21</sup>:

*„Cílem předloženého návrhu zákona o lobbování a návrhu zákona, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o lobbování, je zvýšení transparentnosti lobbistické činnosti a posílení veřejné kontroly v této oblasti. Zřízením registru lobbistů a lobbovaných by měl být položen základ k zakotvení lobbování (lobbingu) jako legitimní činnosti, a též k jeho odlišení od lobbování netransparentního. Ukotvením informační povinnosti o lobbistických kontaktech jak na straně lobbistů, tak na straně zákonem definovaného okruhu lobbovaných osob dochází k posílení veřejné kontroly nad kontakty mezi veřejnými funkcionáři a zástupci zájmových skupin. Zavedení institutu lobbistické stopy u návrhů právních předpisů má prohloubit a usnadnit kontrolu veřejnosti nad legislativním procesem.“*

Zatím poslední projednávaný návrh zákona o lobbingu však nebyl po řadě průtahů a připomínek členů Poslanecké sněmovny včas projednán ve třetím čtení. Přijmout regulaci lobbingu se tedy nepovedlo ani vládě Andreje Babiše (ANO) a následně zvolená vláda Petra Fialy (ODS) svůj postup ohledně regulace lobbingu konkrétně nepředstavila, byť si v Programovém prohlášení vlády (2022) klade za cíl posílit transparentnost státu a prevenci korupce. Lobbing jako takový není v Programovém prohlášení vlády nikterak zmíněn. Tlapák Navrátilová (2021, str. 74) k tomu dodává: „Legislativní snahy o regulaci lobbingu se v ČR objevují opakovaně, nicméně dosud nevyústily v jakékoli komplexní řešení, které by mělo ambici zvýšit transparentnost lobbistické činnosti a legitimizovat lobbing jako činnost prospívající politickému systému“.

Bez výraznějších předchozích signálů se o to bude pokoušet i vláda Petra Fialy v následujících letech poté, co 30. listopadu 2022 přeložilo ministerstvo spravedlnosti do připomínkového řízení návrh zákona o lobbingu, který je do značné míry inspirovaný dříve projednávaným Sněmovním tiskem 565.

---

<sup>20</sup> Sněmovní tisk 565 dostupný 2022-09-22 z: <https://www.psp.cz/sqw/historie.sqw?o=8&t=565>

<sup>21</sup> Str. 42 Celého sněmovního tisku 565 dostupného 2022-09-22 z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=167234>

Důvodová zpráva předložená Ministerstvem spravedlnosti ČR (2022) podtrhuje to, že lobbying v ČR není nijak zákonně regulován a že v posledních letech byly řešeny kauzy související s transparentním výkonem politiky. Důvodová zpráva dále správně zmiňuje důležitost existence transparentního lobbyingu: „Lobbování je důležité především z hlediska informační výměny, jelikož přináší těm, kteří rozhodují, data a vhled do problematiky, ale také umožňuje zájmovým skupinám a lobbistům přístup k tvorbě a implementaci politik. Nejedná se pouze o vztah lobbista – lobbovaný, ale vždy existuje jako třetí strana veřejnost (veřejný zájem), na kterou mohou mít výsledky lobbistických aktivit značné dopady, a proto by o nich měla být informována“ (Ministerstvo spravedlnosti ČR, 2022, str. 2).

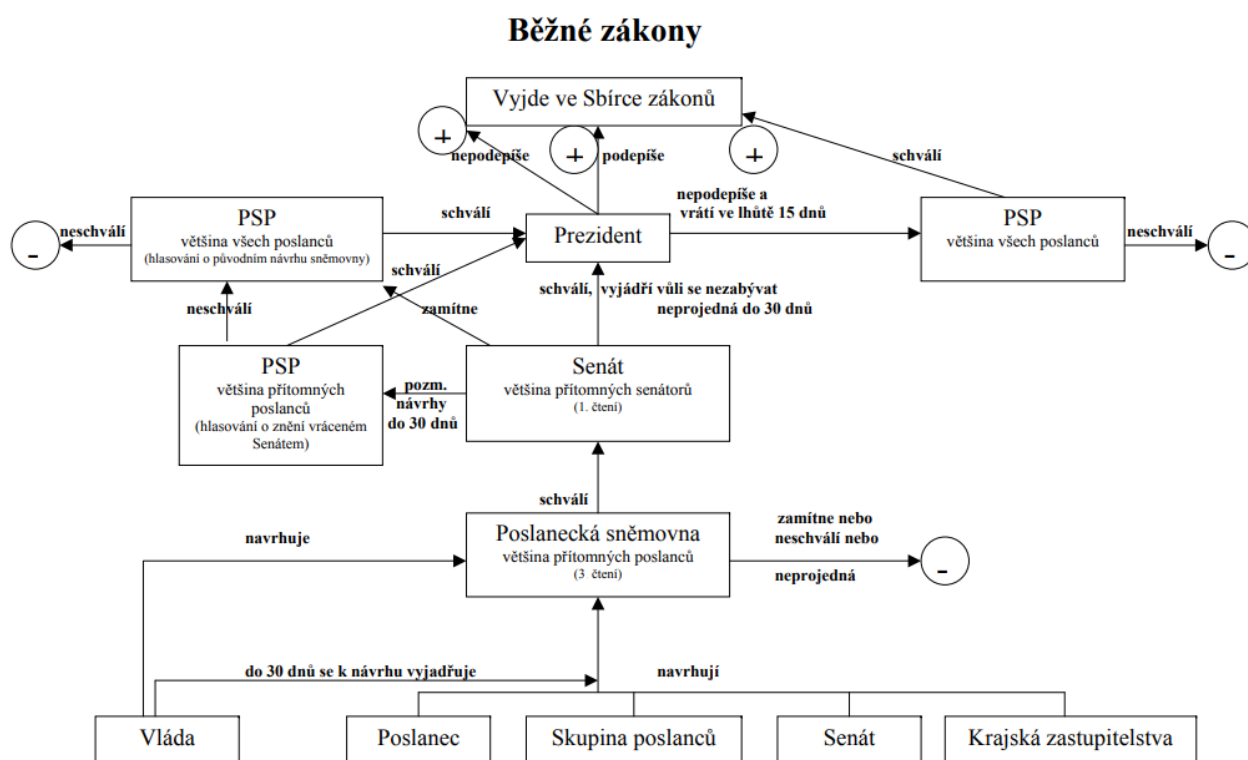
Správně je také zmíněno, že lobbying byl zatím do jisté míry regulován formou samoregulace přes etické kodexy lobbistů. Tento způsob se ale ukázal jako neefektivní a na řadu tedy musí přijít zákonná regulace s jasně stanovenými právy a povinnostmi. „Neexistence podmínek zaručujících transparentnost lobbyingu v České republice a z toho vyplývající nemožnost kontroly veřejnosti na jedné straně snižuje legitimitu role lobbistů, a na straně druhé umožňuje ohrožení veřejného zájmu, snížení legitimacy veřejných rozhodnutí a upřednostnění zájmů osobních, skrytých či parciálních“ (Ministerstvo spravedlnosti ČR, 2022, str. 3), což potvrzují i výsledky dotazníkového šetření analyzované v kapitole 8 této práce.

Důvodová zpráva dále identifikuje potenciální korupční rizika, která by se při aplikaci zákona o lobbování měla snížit. Dle důvodové zprávy je cílem zavést regulaci, která není zbytečně invazivní a povede k úpravě, které bylo možné dosáhnout i nelegislativními prostředky. Rozsah povinností pro účastníky lobbování by neměl vytvářet zbytečnou administrativní zátěž. Povinností je dle navrhované legislativy registrace a půlroční prohlášení, tedy minimální možná administrativní zátěž.

Důvodová zpráva dále připouští nejednoznačnost vymezení lobbyingu: „Vymežit zcela jednoznačně lobbování, lobbisty a lobbované zákonem je velmi obtížné. Navrhované definice se o to pokouší co nejracionálnějším způsobem, nicméně nelze vyloučit sporné případy vzniklé při aplikační praxi, kdy bude záležet na přístupu Úřadu pro dohled nad hospodařením politických stran a politických hnutí při rozhodovací činnosti“ (Ministerstvo spravedlnosti, 2022, str. 15).

#### 4.4.1 Vstup lobbingu do legislativního procesu ČR

V rámci legislativního procesu jsou návrhy zákonů předkládané v Poslanecké sněmovně často vypracovávány osobami stojícími mimo vládu a Parlament a mohou být v určitých případech též výsledkem lobbistických zájmů. Platná právní úprava spojuje s podáním návrhu zákona povinnost přiložit též důvodovou zprávu, avšak zájmy stojící za návrhem zákona mohou zůstat netransparentní. Pozměňovací návrhy podávané v Poslanecké sněmovně i v Senátu vůbec nemusí být odůvodňovány (Smith, Prokeš, 2013, str. 89).



Zdroj: (Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR, 2022)

**Obr. 2 Schéma legislativního procesu ČR (Běžné zákony)**

Obrázek 2 graficky znázorňuje legislativní proces návrhu běžného zákona v ČR. Běžným zákonem se rozumí, že se nejedná o ústavní zákon, schvalování státního rozpočtu nebo projednávání mezinárodních smluv.

Návrh zákona může dle Čl. 41 Ústavního zákona č. 1/1993 Sb. Ústava ČR podat poslanec, skupina poslanců, Senát, vláda nebo zastupitelstvo vyššího územního

samosprávného celku. „Návrh zákona<sup>22</sup> se předkládá předsedovi Sněmovny, který jej postoupí organizačnímu výboru. Předseda zároveň rozešle návrh zákona všem poslancům a poslaneckým klubům, aby se mohli na jeho projednávání včas připravit“ (Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR, 2022). Pokud návrh zákona nepřipravila vláda, je poslán i vládě k vyjádření ve 30denní lhůtě.

Vláda ČR má k dispozici Legislativní radu vlády ČR, poradní orgán vlády v oblasti její legislativní činnosti, zřízený dle § 28a zákona České národní rady č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky. Zpravidla má 30 členů, externích odborníků, vykonávajících svou činnost za symbolickou odměnu a řídí se Jednacím řádem Legislativní rady vlády (Vláda ČR, 2022a).

Před projednáním návrhu Vládou nebo LRV prochází návrh připomínkovým řízením, které je možné sledovat v portálu VeKLEP<sup>23</sup>. Legislativní pravidla vlády<sup>24</sup> stanovují povinná připomínková místa v článku 5. Jedním z těchto povinných míst je např. i Hospodářská komora ČR, která je povinným připomínkovým místem pro materiály týkající se právní regulace podnikání. Díky tomu mohou členové HK ČR uplatňovat připomínky v rámci mezirezortního připomínkového řízení, v němž se projednávají legislativní (zákony, vyhlášky) i nelegislativní (zprávy, koncepce, akční plány, dokumenty Evropského semestru) materiály (Hospodářská komora České republiky, 2020). V daném momentě nastupuje nepřímý lobbying organizací prostřednictvím asociací, které podávají dohodnuté připomínky k navrhované legislativě.

První čtení návrhu zákona upravuje zákon č. 90/1995 Sb. o jednacím řádu Poslanecké sněmovny v § 90 a 91. Již v prvním čtení je možné zákon schválit, ale také ho vrátit navrhovateli k dopracování nebo zamítnout. Většinou je však v tomto čtení zákon přikázán některému z výborů. Jednání výborů je upraveno v § 34 a násl. zákona č. 90/1995 Sb. První čtení znamená projednání návrhu v Poslanecké sněmovně. Návrh je uveden navrhovatelem a po něm vystupuje zpravodaj určený organizačním výborem nebo předsedou Sněmovny. Následuje

---

<sup>22</sup> Formální náležitosti zákona stanoví §86 Zákona č. 90/1995 Sb. o jednacím řádu Poslanecké sněmovny

<sup>23</sup> VeKLEP dostupný z: <https://apps.odok.cz/veklep>

<sup>24</sup> Legislativní pravidla vlády dostupná 2022-10-13 z: [https://www.vlada.cz/assets/jednani-vlady/legislativni-pravidla/LEGISLATIVNI-PRAVIDLA-VLADY\\_platne-od-1-2-2018.pdf](https://www.vlada.cz/assets/jednani-vlady/legislativni-pravidla/LEGISLATIVNI-PRAVIDLA-VLADY_platne-od-1-2-2018.pdf)

rozprava, kdy poslanci vyjadřují své názory k obsahu i formě návrhu. V rozpravě podrobné, následující po rozpravě obecné, podávají poslanci – členové výboru pozměňovací návrhy. Pozměňovací návrhy lze podat na základě § 63 zákona č. 90/1995 Sb. o jednacím řádu Poslanecké sněmovny. Po skončení rozpravy ve výboru se hlasuje o podaných pozměňovacích návrzích. Poté následuje hlasování o zamítnutí nebo vrácení navrhovateli k dopracování. Pokud se tak nestane, postupuje návrh výborům (např. garančnímu výboru). Je také možné, že Poslanecká sněmovna vysloví souhlas již v prvním čtení. „V některých případech se výbor může usnést na zpracování tzv. komplexního pozměňovacího návrhu. Původní návrh je tím zásadně přepracován, a pokud s tím Sněmovna ve druhém čtení souhlasí, je komplexní pozměňovací návrh brán jako základní text pro další projednávání“ (Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR, 2022).

Druhé čtení návrhu zákona je upraveno zákonem č. 90/1995 Sb. v § 92 až 94a. V druhém čtení předkládají výbory celé sněmovně usnesení, ve kterém doporučí schválení zákona, jeho zamítnutí nebo jeho změny. Opět vystoupí navrhovatel a po něm zpravodajové výborů, po nichž opět následuje obecná rozprava. Po obecné rozpravě může být návrh vrácen výborům k novému projednání, nebo následuje rozprava podrobná, ve které lze předkládat pozměňovací návrhy.

Třetí čtení návrhu zákona je upraveno § 95 a 95a zákona č. 90/1995 Sb. Třetí čtení slouží primárně pouze k hlasování. Opravovat již lze jen legislativně technické a gramatické chyby nebo lze podat návrh na opakování druhého čtení. Při hlasování se nejprve hlasuje o jednotlivých pozměňovacích návrzích. Poté se hlasuje o souhlasu se zákonem ve znění schválených pozměňovacích návrhů. Je-li vysloven Poslaneckou sněmovnou souhlas s návrhem zákona, postupuje zákon do Senátu (Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR, 2022).

Senát může navrhnutý zákon schválit, zamítnout nebo vrátit s pozměňovacími návrhy.

O návrhu Senátem zamítnutého zákona hlasuje Poslanecká sněmovna znovu. Jestliže se zákonem vysloví souhlas nadpoloviční většina všech poslanců tj. 101 poslanců, je zamítnutí Senátem přehlasováno a zákon je přijat. Pokud Senát zákon vrátil s pozměňovacími návrhy, hlasuje Sněmovna o pozměněném návrhu nejdříve za 10 dnů a ke schválení stačí prostá většina. V opačném případě hlasuje

o původním znění zákona. Ten musí být potvrzen nadpoloviční většinou všech poslanců (Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR, 2022).

Prezident ČR má možnost vrátit přijatý zákon, s výjimkou zákona ústavního, s odůvodněním do 15 dnů ode dne, kdy mu byl postoupen dle čl. 50 Ústavy České republiky. Jde o rozhodnutí, které prezident republiky činí bez kontrasignace předsedy nebo jiného člena vlády. Pokud je zákon prezidentem republiky vrácen, rozešle se jeho stanovisko poslancům. Předseda Poslanecké sněmovny je povinen předložit vrácený zákon Sněmovně k hlasování na nejbližší schůzi, nejdříve však 10 dnů od jeho doručení. Podávat pozměňovací návrhy již není přípustné. Pokud Poslanecká sněmovna setrvá na vráceném zákonu nadpoloviční většinou všech poslanců, zákon se vyhlásí dle § 98 jednacího řádu Poslanecké sněmovny. Pokud se předepsané většiny nepodaří dosáhnout, nebyl zákon přijat a jeho projednávání končí (Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR, 2022).

Od roku 2007 se k návrhům zákona zpracovává, pokud není zákonem uvedeno jinak, RIA. „RIA je v České republice nedílnou součástí legislativního procesu. Dobrá RIA napomáhá ke zlepšení efektivity vládnutí, přispívá k výkonnosti hospodářství, posiluje význam konzultací připravovaných legislativních i koncepčních materiálů se širokou i odbornou veřejností“ (Vláda ČR, 2022b). Jak k tématu dodává v kolektivní monografii Borkovec (2007, str. 109): „Kritickým místem stále zůstává možnost podávání pozměňovacích návrhů ze strany poslanců ve druhém čtení návrhu zákona v Poslanecké sněmovně. Jednou z možností nápravy je zavést RIA nebo případně jinou povinnost relativně podobně a komplexně odůvodnit pozměňovací návrh a jeho dopady“. Podávané pozměňovací návrhy mohou být ovlivněny lobbingovými aktivitami a jejich výsledkem může být jisté zvýhodnění některé strany. Případně může být promítnut i osobní zájem některého z poslanců.

Smith a Prokeš (2013, str. 90) dodávají, že: „by vláda také měla zvážit usnadnění veřejného dohledu tím, že označí toho, kdo usiluje ovlivnit legislativní proces či proces tvorby politiky, např. zveřejněním ‚legislativní stopy‘, jež ukazuje lobbisty, kteří byli konzultováni ve vývoji legislativních návrhů“, což by bylo v souladu s principy OECD pro transparentnost lobbingu a „dále by bylo potřeba s ohledem na praxi legislativních přílepků zakotvit povinnost odůvodňovat pozměňovací návrhy

v Poslanecké sněmovně i v Senátu a i u nich uvádět seznam osob, které se na přípravě návrhu podílely“.

Za dobu přípravy lobbingového zákona v ČR již existuje několik vyjádření expertů v daném oboru a bylo zhotoveno množství studií a návrhů zákona. Nyní již je pouze zapotřebí, aby vláda daným expertním názorům naslouchala a připravila regulaci, která bude dávat smysl a pomůže udělat z lobbingu transparentní a důležitý nástroj legislativní tvorby.

#### **4.5 EU a mezinárodní regulace**

Mezinárodní regulace nestanoví právní rámec pro lobbing jako takový, ale nastavuje pravidla pro transparentnost a integritu v rámci mezinárodních organizací a uskupení typu Evropský parlament, Evropská komise, OECD atd. Cílem je především nastavit pravidla pro své členy tak, aby se předešlo možnému korupčnímu jednání.

##### **4.5.1 Evropský parlament a Evropská komise**

Evropský parlament a Evropská komise již nemají oddělené regulace lobbingu jako tomu bylo dříve, ale mají spolu s Radou EU společný Rejstřík transparentnosti<sup>25</sup>.

První regulace lobbingu v EU přišla v roce 1996 a regulovala vstup do parlamentních budov (Chari a kol., 2019, str. 61) tzv. pass system.

V roce 2005 představila Evropská komise European Transparency Initiative s cílem zvednout důvěru veřejnosti v Evropskou komisi a vnést řád mezi cca 15 000 lobbistů (Kallas, 2005). V roce 2008 tedy vznikl dobrovolný registr lobbistů (The European Commission Register of Interest Representatives), který byl provizorním řešením předtím, než bude nastaven jednotný systém regulace pro všechny instituce EU. Registrovaní lobbisté, se musí řídit kodexem chování a na oplátku dostanou důležitá upozornění na připravované návrhy Evropské komise (Society of European Affairs Professionals, 2019).

V roce 2011 díky Maroši Ševčovičovi, místopředsedovi Evropské komise a komisaři pro institucionální vztahy a administrativu, vznikl Inter-Institutional Agreement

---

<sup>25</sup> Dostupný 2022-09-22 z:  
<https://ec.europa.eu/transparencyregister/public/homePage.do?redir=false&locale=cs%23cs>

on regulation of lobbyists. Vzniklý rejstřík (Joint Transparency Register) Evropského parlamentu a Evropské komise byl ale stále kritizován pro dobrovolnost.

V roce 2021 Evropský parlament přijal rozhodnutí o uzavření interinstitucionální dohody mezi Evropským parlamentem, Radou EU a Evropskou komisí o povinném rejstříku transparentnosti<sup>26</sup>. Zároveň bylo specifikováno, že se rejstřík týká i nepřímého lobbingu (Pingen, 2021).

#### **4.5.2 OECD**

OECD byla jednou z prvních mezinárodních organizací, která přijala v roce 2013 doporučení k regulaci lobbingu. Tomuto tématu se začala věnovat kvůli obavám z nestandardních praktik lobbování a zachování transparentnosti veřejného rozhodovacího procesu (Tlapák Navrátilová, 2021, str. 17).

„V roce 2009 OECD přezkoumala údaje a zkušenosti různých států s vládní regulací, legislativou a samoregulací lobbistů a na základě poznatků získaných ze srovnávacích hodnocení, případových studií jednotlivých zemí a analytického rámce schváleného vládami vypracovala 10 zásad“ (Tlapák Navrátilová, 2021, str. 18).

Daných 10 zásad<sup>27</sup> je rozděleno do 4 hlavních kategorií:

- Budování účinného a spravedlivého rámce pro otevřenost a přístup.
- Zvyšování transparentnosti.
- Podpora kultury integrity.
- Mechanismy pro účinné provádění, dodržování a přezkum.

„Zatímco mnoho zemí řeší rizika související s lobbingem, praktiky ovlivňování veřejných politik se vyvinuly mimo lobbování a více než polovina zemí OECD se ještě musí vypořádat s riziky souvisejícími s interakcemi mezi lobbistickými skupinami a veřejnými činiteli“ (OECD, 2022).

---

<sup>26</sup> Interinstitucionální dohoda dostupná 2022-10-11 z: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021Q0611\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021Q0611(01)&from=EN)

<sup>27</sup> 10 zásad transparentnosti a integrity při lobbování dostupné 2022-09-22 z: <https://legalinstruments.oecd.org/en/instruments/OECD-LEGAL-0379>



## 5 Automobilový průmysl a lobbying

Automobilový průmysl je velmi silné průmyslové odvětví s velkým tržním potenciálem. Dle analýz IBISWorld (2022) je automobilový průmysl celosvětově na prvním místě dle tržní velikosti spočítané na 2,9 bilionů amerických dolarů a celkově jde o osmý největší průmysl v globálním měřítku.

Díky své velikosti a rozsahu distribuční sítě ze strany dodavatelů i odběratelů je automobilový průmysl významným přispěvatelem do světové ekonomiky, výzkumu a vývoje a ke globální zaměstnanosti. Při uvědomění si daných aspektů je zřejmé, že takto rozsáhlý průmysl je zasažený nespočtem regulací od těžby a získávání surových materiálů až po ekologickou likvidaci svých produktů a, v poslední době stále aktuálnějšímu, second-life aspektu produktů (zejména baterií elektromobilů) s cirkulární ekonomikou. I proto má automobilový průmysl silný lobbying snažící se o zjednodušení legislativy a administrativní zátěže.

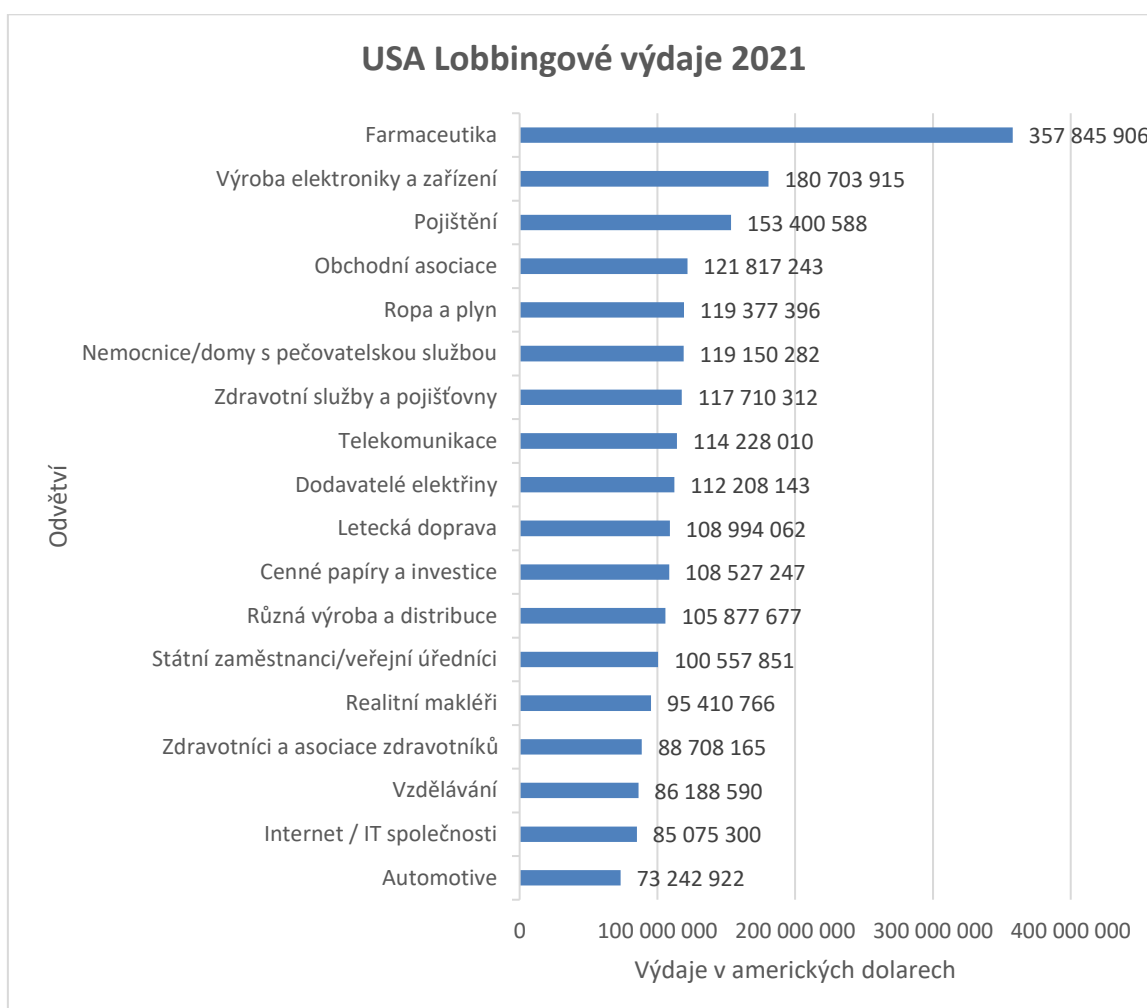
Dle dat AutoSAP (2022a) jen v ČR, která je automobilovým centrem CEE regionu, tvoří automobilový průmysl 26 % veškeré průmyslové výroby, 23 % exportu a stojí za 36 % průmyslových investic do výzkumu a vývoje. Přitom zaměstnává přímo 180 000 zaměstnanců a nepřímo, tedy i v navazujících oborech, přes 500 000 tisíc zaměstnanců.

Význam role automobilového průmyslu v ČR je tedy evidentní, a i proto je automobilový průmysl častým připomínkovatelem navrhované legislativy, která by mohla ohrozit jeho fungování a v konečném důsledku oslabit českou ekonomiku a zaměstnanost. V posledních letech se svět potýká s několika krizovými situacemi, které mají přesah i do automobilového průmyslu a ohrožují existenci firem jako takových. Příkladem může být polovodičová krize v letech 2021 a 2022, v jejímž důsledku se zastavila výroba u největší české automobilky ŠKODA AUTO a.s., která přispívá 5 % k HDP ČR a stojí za 10 % českého exportu. Petr Knap, vedoucí partner EY pro automobilový sektor, k tomu v článku Srpové (2021) dodává: „Pro českou ekonomiku je taková situace hrozbou a velkým problémem“.

S podobnou situací se automobilový průmysl setkává i v případě legislativního řešení negativních externalit své výroby od těžby materiálů, nově s důrazem na těžbu neobnovitelných zdrojů pro výrobu baterií elektromobilů, až po oblasti znečišťování ovzduší. Při projednávání dané legislativy je stěžejní dialog s experty

z odvětví, kteří musí přesvědčit zákonodárce o skutečné míře proveditelnosti regulace, která bývá často stanovena velmi ambiciózně až nereálně. Příkladem mohou být návrhy emisních norem, které musely být odloženy, protože neexistovalo dostatečné přesné měřicí zařízení, které by potvrdilo shodu výroby s legislativním požadavkem. Díky automobilové lobby byla daná emisní norma odložena, dokud nebyl vyvinut a otestován patřičný měřicí nástroj.

Pohledem na čísla se automobilový lobbying v USA v roce 2021 nacházel na 18. místě v žebříčku předních odvětví lobbyingu. Viz obrázek 3, který zobrazuje lobbyingové výdaje automotive sektoru v USA za rok 2021 v celkové výši 73 242 922 amerických dolarů<sup>28</sup>.



Zdroj: (OpenSecrets, 2022a; Statista Research Department, 2022)

**Obr. 3 Lobbyingové výdaje v USA za rok 2021**

<sup>28</sup> Kalkulace dat dle U.S. Senate Office of Public Records

Obrázek 3 dále demonstruje sílu americké farmaceutické lobby, jejíž roční lobbingsvé výdaje jsou téměř dvojnásobné oproti druhé lobby v pořadí. Při detailním pohledu na automobilovou lobby v USA za rok 2021 zjistíme, že nejvyšší výdaje vykázala společnost General Motors Co. (dále jen General Motors nebo GM). General Motors patří historicky v USA k nejsilnějším lobbistům automobilové průmyslu. Na výdajích roku 2021 se podílela 9 680 000 americkými dolary. Následovala Toyota Motor Corp. (dále jen Toyota) s 6 226 204 americkými dolary a na třetím místě bylo obchodní sdružení Alliance for Automotive Innovation s 4 520 538 americkými dolary. Volkswagen AG byl se svými výdaji 1 270 000 amerických dolarů na 12. místě (OpenSecrets, 2022b<sup>29</sup>).

Pro srovnání s EU, díky datům z EU Transparency Register o lobbingsvých výdajích podniků a skupin za rok 2021, je znát tržní orientace daných firem v automobilové sektoru. VW má vyšší lobbingsvé výdaje v EU, zatímco General Motors a Toyota lobbují více v USA, kde drží větší tržní podíly. Výdaje VW na lobbying v roce 2021 dosáhly 3 000 000 eur, Toyota vynaložila v EU přes firmu Toyota Motor Europe 600 000 eur a General Motors 200 000 eur (LobbyFacts, 2022).

Aby byli lobbisté v EU blíže zákonodárcům, je běžné, že nadnárodní firmy a sdružení zakládají pobočky a kanceláře v Bruselu. V USA platí podobné pro lobbisty ve Washingtonu D.C. Významné instituce EU, např. Evropská komise, Evropská rada a Rada Evropské unie, se nachází v oblasti Rond-point Schuman v Bruselu. Tato oblast je tedy obklopena pobočkami a kanceláři evropských zastoupení korporací a asociací. Z automobilového průmyslu lze v dané oblasti nalézt kanceláře výrobců VW, Mercedes-Benz Group AG (dále jen Mercedes-Benz) a asociace ACEA.

### **5.1 Zájmové skupiny automobilového lobbingu a jejich role**

Automobilky mohou provádět přímý lobbying díky svým oddělením public affairs, vnějších vztahů či jinak nazvaných organizačních jednotek zaměstnávajících interní lobbisty obeznámené s problematikou a potřebami firmy. Zejména v době koronavirové pandemie byly hojně využívaným nástrojem přímého lobbingu telekonference s členy Evropského parlamentu, zejména těmi národními. Mimo pandemickou situaci probíhají takové schůzky primárně fyzicky. Samotné firmy

---

<sup>29</sup> Vizualizace vstupních dat z U.S. Senate Office of Public Records

často zvou lobbované subjekty k sobě do kanceláří, ústředí nebo závodů na prohlídky a diskuze. Obrázek 4 ukazuje zápis takových uskutečněných návštěv české europoslankyně Kateřiny Konečné (Levice v Evropském parlamentu), která v té době byla stínovou reportérkou<sup>30</sup> pro téma legislativy „CO<sub>2</sub> in cars and vans“.

### CO<sub>2</sub> in cars and vans

13-04-2022 - Czech republic - Jablonec nad Nisou

Stínový zpravodaj - 2021/0197(COD) - Amending Regulation (EU) 2019/631 as regards strengthening the CO<sub>2</sub> emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles in line with the Union's increased climate ambition - ENVI  
ZF Friedrichshafen AG

### CO<sub>2</sub> in cars and vans

13-04-2022 - Czech republic - Mladá Boleslav

Stínový zpravodaj - 2021/0197(COD) - Amending Regulation (EU) 2019/631 as regards strengthening the CO<sub>2</sub> emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles in line with the Union's increased climate ambition - ENVI  
Volkswagen Aktiengesellschaft

### CO<sub>2</sub> in cars and vans

13-04-2022 - Czech republic - Kolín

Stínový zpravodaj - 2021/0197(COD) - Amending Regulation (EU) 2019/631 as regards strengthening the CO<sub>2</sub> emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles in line with the Union's increased climate ambition - ENVI  
TOYOTA MOTOR EUROPE

Zdroj: (Evropský parlament, 2022)

#### ***Obr. 4 Seznam schůzek europoslankyně Konečné***

Z obrázku 4 vyplývá, že europoslankyně Konečná v rámci své práce stínové reportérky na tématu „CO<sub>2</sub> in cars and vans“ navštívila mimo jiné výrobní závod Toyoty v Kolíně a závod ŠA v Mladé Boleslavi.

Častěji jsou ale lobbying a konzultace automobilek prováděny nepřímou formou, a to díky členstvím v asociacích, komorách, klastrech atd.

#### **5.1.1 USA asociace a sdružení**

Jak je zmíněno v kapitole 2.1 této práce, zájmové skupiny, sdružení a asociace mají v USA dlouhou tradici. Výjimkou není ani automobilový průmysl. Vznik asociací

---

<sup>30</sup> Reportér je zodpovědný za určité téma jménem výboru v Evropském parlamentu. Každá politická skupina pak může mít stínového reportéra, který bude se zpravodajem o tématu jednat.

v oblasti výroby motocyklů a aut lze dohledat již v letech na přelomu 19. a 20. století (Rubenstein, 2001).

### **Alliance for Automotive Innovation**

Alliance for Automotive Innovation je od svého vzniku v roce 2020 nejsilnější americkou automobilovou lobbingovou asociací. Její výdaje na lobbing v USA za rok 2021 činily 4 520 538 amerických dolarů (OpenSecrets, 2022b). Lobbingově aktivnější v daném roce byly pouze firmy General Motors a Toyota viz kapitola 5. Před rokem 2020 byla obdobně lobbingově aktivní asociace Alliance of Automobile Manufacturers (zkráceně označovaná Auto Alliance). Ta se ale v roce 2020 sloučila s Association of Global Automakers (zkráceně Global Automakers) a vznikla zmíněná Alliance for Automotive Innovation.

Alliance for Automotive Innovation je činná v oblastech podpory automobilového průmyslu, který je významným ekonomickým pilířem USA. Automobilový průmysl v USA tvoří cca 5,5 % HDP. Dále je činná v oblastech silniční bezpečnosti a bezpečnosti pasažérů, inovací a rozvoje technologií a také v oblasti energií a životního prostředí (Alliance for Automotive Innovation, 2022).

Členy jsou téměř všechny významné automobilky a několik světově významných dodavatelů a skupin dodavatelů automobilového průmyslu.

### **5.1.2 EU asociace a sdružení**

I v EU jsou pro automobilový průmysl a průmysl jako takový důležité asociace a sdružení, díky kterým mohou na evropské zákonodárce působit větší silou, a hlavně v jednotném duchu. Tím dochází k urychlení a zpřehlednění připomínkování legislativy. Následuje několik, v poslední době, významných asociací a sdružení, mezi jejichž členy spadají zástupci automobilového průmyslu.

#### **Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA)**

ACEA neboli Evropská asociace výrobců automobilů je nejvýznamnější automobilovou asociací v EU. Mezi její členy se řadí téměř všechny významné automobilky podnikající na evropském trhu jak ve výrobě osobních, tak i nákladních vozidel a národní automobilová sdružení. Zde je nutné zmínit, že ke konci roku 2022 ukončuje koncern Stellantis, čtvrtý největší světový výrobce vozidel, své členství v ACEA. Namísto členství v ACEA zakládá „Freedom of Mobility Forum“, které má

mít „nový přístup k řešení problémů a výzev budoucí mobility, včetně odklonu od tradičtějšího lobbingu“ (Gislam, 2022; Stellantis, 2022). Obdobně se ke svému členství postavila automobilka Volvo, která také oznámila konec členství ke konci roku 2022. Zároveň ale dodává, že nechce trvale ukončit spolupráci. Hlavním důvodem jsou ambicióznější cíle automobilky Volvo k elektrifikaci a tzv. phase outu spalovacích motorů (Knowles, 2022; Bolduc, 2022).

ACEA byla založena v roce 1991 evropskými výrobci automobilů, ale postupem času přijala mezi své členy i neevropské výrobce s významnými výrobními a výzkumnými zařízeními v EU. Představenstvo ACEA se skládá z prezidentů a CEOs členských společností asociace. Těch je stále pro rok 2022 16. Každoročně představenstvo volí prezidenta ACEA, který má možnost být jednou znovuzvolen. Pro rok 2022 je prezidentem ACEA Oliver Zipse, předseda představenstva BMW AG (ACEA, 2022).

ACEA (2022) na svých webových stránkách uvádí: „ACEA, jako signatář rejstříku transparentnosti EU, dodržuje každý kodex chování, který upravuje proces tvorby politiky“. Ovšem úniky informací ukazují, že ne všechna jednání ACEA jsou plně transparentní. Více viz kapitola 7.2. V rejstříku EU lze ACEA nalézt pod číslem 0649790813-47. Lobbingové výdaje ACEA dle daného rejstříku přesahují za rok 2021 2,5 milionů euro vynaložených mimo jiné na 170 setkání s členy EU a na akreditaci 21 lobbistů pro působení na půdě EU (Rejstřík transparentnosti EU, 2022).

Podstatná část připomínkové legislativy přes ACEA se týká legislativního balíčku „Fit for 55“, emisní normy Euro 7, elektronických dokladů o původu vozidla, technické způsobilosti vozidel a měření jejich emisí „CountEmissions EU“.

### **European Battery Alliance (EBA)**

EBA byla založena v roce 2017 Evropskou komisí (za úsilí Místopředsedy EU Maroše Šefčoviče), členskými zeměmi EU a zástupci průmyslu a vědecké komunity. Evropská komise si uvědomuje nutnost transformace průmyslu a náročnost tohoto kroku. Cílem vzniklé EBA je čistá a digitální transformace automobilového průmyslu nutná pro zachování kompetitivnosti evropského automobilového průmyslu. Evropská komise chce být globálním lídrem v oblasti výroby a užívání udržitelných baterií (Evropská komise, 2022).

„Podle dostupných prognóz by trh s bateriemi mohl od roku 2025 dosáhnout hodnoty 250 miliard eur ročně. Na pokrytí poptávky pouze v EU by podle konzervativních odhadů bylo v Evropě třeba alespoň 20 gigatováren (gigafactories)“ (Evropská komise, 2018).

EBA vytváří kompetitivní, cirkulární a udržitelný bateriový value chain v souladu s evropskou legislativou European Green Deal<sup>31</sup>, Circular Economy Action Plan<sup>32</sup> a European Industrial Strategy<sup>33</sup>.

EBA má již přes 750 členů z oblastí surových materiálů, aktivních minerálů, výroby článků a strojních zařízení, výroby bateriových systémů, aplikace a integrace (zahrnuje mimo jiné výrobce automobilů) a recyklace/second life baterie (European Battery Alliance, 2022).

### **5.1.3 ČR asociace a sdružení**

V této podkapitole jsou představena sdružení a jejich činnost, jejichž členem je ŠKODA AUTO a.s. Vzhledem k významné roli automobilového průmyslu pro českou ekonomiku zmíněné již v kapitole 5, je ŠA členem několika sdružení, které jí ještě více pomáhají v prosazování zájmů celého automobilového průmyslu a dodavatelů.

#### **Sdružení automobilového průmyslu (AutoSAP)**

Jedním z hlavních sdružení pro automobilový průmysl v ČR, pravděpodobně to nejdůležitější, je Sdružení automobilového průmyslu, zkráceně AutoSAP. Aktuálně, v roce 2022, AutoSAP sdružuje 143 členů, kterým zprostředkovává networkingovou platformu, legislativní lobby, statistiky a odborné analýzy, konference, konzultace, PR a mediální pokrytí, mediální monitoring, podporu exportu a další.

Sdružení automobilového průmyslu vzniklo v roce 1989 jako Sdružení organizací automobilového průmyslu a prvním předsedou Rady ředitelů byl zvolen Ludvík Kalma, ředitel MOTOR JIKOV České Budějovice a později předseda

---

<sup>31</sup> European Green Deal: [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)

<sup>32</sup> Circular Economy Action Plan: [https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan\\_en](https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan_en)

<sup>33</sup> European Industrial Strategy: [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/european-industrial-strategy\\_en#:~:text=%20The%20single%20market%20%201%20make%20companies,innovation%204%20give%20consumers%20more%20choice%20More%20](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/european-industrial-strategy_en#:~:text=%20The%20single%20market%20%201%20make%20companies,innovation%204%20give%20consumers%20more%20choice%20More%20)

představenstva ŠA (tehdy ještě Škoda, automobilová a.s.). V roce 1997 se třetím prezidentem AutoSAP stal Vratislav Kulhánek, který byl mezi lety 1997 a 2004 předsedou představenstva ŠA. V roce 2002 se AutoSAP stává přidruženou organizací ACEA. Od roku 2007 do roku 2016 byl prezidentem AutoSAP Martin Jahn. Po něm do roku 2021 Bohdan Wojnar, člen představenstva ve ŠA. V roce 2021 byl zvolen prezidentem AutoSAP znovu Martin Jahn, člen představenstva ŠA (AutoSAP, 2022b). Z historického vývoje sdružení je patrný blízký vztah s automobilkou ŠA, která je spolu s Hyundai Motor Manufacturing Czech smluvním partnerem AutoSAP.

ŠA obdobně jako i jiní členové a zejména automobilky využívají AutoSAP primárně pro připomínkování legislativy, ke které se nevyjadřují přímo. AutoSAP je tedy zprostředkovatelem nepřímého lobbingu svých členů jak pro ČR, tak i pro EU.

Jedno z posledních stanovisek AutoSAP se týkalo CO<sub>2</sub> emisních cílů vozidel<sup>34</sup>. Zmíněné stanovisko z 9. června 2022 reflektuje běžně vydávaná stanoviska AutoSAP na základě podkladů a konzultací s členy asociace s cílem efektivního informování zákonodárců o reálné situaci a splnitelnosti nastavených opatření.

## **Svaz průmyslu a dopravy ČR (SP ČR)**

„Český svaz průmyslníků byl založen ještě před vznikem samostatné Československé republiky, a to v červnu 1918. V jeho činnosti pokračovaly další průmyslové svazy, mezi nimi například Ústřední svaz československých průmyslníků nebo Ústřední svaz československého průmyslu, od roku 1990 pak dnešní Svaz průmyslu a dopravy ČR“ (SP ČR, 2018).

SP ČR sdružuje jak odvětvové svazy a asociace, tak i významné firmy. Celkově sdružuje přes 11 tisíc firem. Členem je i automobilka ŠA. I k SP ČR má ŠA formálně blízký vztah přes své zaměstnance. Jedním z viceprezidentů SP ČR je od roku 2012 člověk, který mezi lety 2006 a 2012 vedl vnější vztahy ve ŠA. Navíc v listopadu 2022 byl viceprezidentem SP ČR zvolen také Martin Jahn, člen představenstva ŠA a prezident AutoSAP.

---

<sup>34</sup> Stanovisko AutoSAP k hlasování EP o revizi emisních cílů CO<sub>2</sub> dostupné 2022-10-27 z: <https://autosap.cz/wp-content/uploads/2022/06/2022-06-09-stanovisko-autosap-k-hlasovani-ep-o-revizi-emisnich-cilu-co2.pdf>



SP ČR je oficiálním připomínkovým místem pro připravované zákony a další právní normy. Snaží se působit na politiky a minimalizovat jejich chybná rozhodnutí s negativním dopadem na odvětví. Je součástí dialogu s vládou a posiluje svoji pozici v krajských tripartitách. Aktivně lobbuje i v Bruselu, kde je SP ČR členem v rámci Konfederace evropského podnikání BUSINESSEUROPE. SP ČR je vedle Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů a Hospodářské komory spoluzakladatelem CEBRE (Czech Business Representation) v Bruselu. Dále je členem Poradního výboru pro průmysl a obchod při OECD a Evropského hospodářského a sociálního výboru, který je poradním orgánem Evropské komise. Svým členům nabízí komplexní meziodvětvový pohled na problematiku. Jako jedno z hlavních témat řeší energetiku (SP ČR, 2022). Toto téma je velmi důležité zejména v době ruské agrese na Ukrajině a tím způsobených nárůstů cen energií, které mohou být pro některé firmy likvidační. V automobilovém průmyslu se daná situace silně dotýká malých dodavatelů a firem zpracovávajících hliník, kvůli velké energetické a zejména plynové náročnosti procesů.

### **Hospodářská komora České republiky (HK ČR)**

HK ČR je největším zástupcem podnikatelské sféry v ČR. Sdružuje přes 16 000 členů v 60 regionálních komorách (14 krajských a 46 okresních). Na základě své velikosti a historie se HK ČR pře se SP ČR o to, kdo je nejvýznamnějším zástupcem české podnikatelské sféry. A v souvislosti s tím zdůrazňuje, že HK ČR je jediným zákonným zástupcem podnikatelů v ČR dle zákona č. 301/1992 Sb. o Hospodářské komoře ČR a Agrární komoře ČR.

„HK ČR se vedle připomínkování na národní úrovni zasazuje o lepší podmínky pro podnikání i v procesu připomínkování na úrovni EU – např. ve veřejných konzultacích Evropské komise. Podnikatelé jsou touto formou Komisí vyzýváni, aby se podíleli na výsledné podobě legislativních návrhů, které jsou následně předloženy Radě EU a Evropskému parlamentu k projednání“ (HK ČR, 2022).

ŠA je členem Okresní hospodářské komory Mladá Boleslav a partnerem HK ČR. ŠA využívá služby HK ČR zejména pro připomínkování české a evropské legislativy v oblastech podnikání, dopravy a životního prostředí.

## **Elektromobilní platforma**

Elektromobilní platforma je zapsaným spolkem spoluzaloženým automobilkou ŠA koncem roku 2021. Sdružuje automobilový průmysl, energetické společnosti a univerzity z ČR s cílem úspěšné transformace ČR k elektromobilitě. Lobbuje v oblastech dobíjecí infrastruktury (fondy na výstavbu, zrychlení administrativy), dostupnosti vozů (podpora pro soukromé i podnikající osoby), inovací a vzdělávání, ekosystému e-mobility (příprava a aktualizace legislativy a technických norem). Na evropské úrovni je Elektromobilní platforma členem AVERE (The European Association for Electromobility) (Elektromobilní platforma, 2022).

Významným krokem Elektromobilní platformy bylo podepsání společné deklarace asociací ČR, Slovenska a Polska s otevřenou výzvou vládě a dalším klíčovými aktéry. Elektromobilní platforma tím dává najevo vládě a dalším subjektům organizovaný, společný postoj CEE regionu k rozvoji elektromobility.

## 6 Analýza lobbingových případů automobilového průmyslu

V této kapitole diplomové práce jsou popsány a analyzovány lobbingové případy automobilového průmyslu převážně na EU úrovni, ale i případy s globálním dopadem. První podkapitola je zaměřena na evropský aspekt environmentální lobby kolem emisních limitů vozidel, Pařížské dohody a evropského legislativního balíčku „Fit for 55“. Druhá podkapitola se zaměřuje na americkou automobilku Tesla, Inc. (dále jen Tesla) a její lobbingové aktivity a aktivity v oblasti obchodování s emisními povolenkami (carbon credits).

### 6.1 Evropský environmentální automobilový lobbying

Globální oteplování by již v dnešní době mělo být vnímáno jako nepopiratelný fakt, který ohrožuje mnoho životů na planetě. Součástí negativního efektu globálního oteplování je i rostoucí podíl skleníkových plynů. Dle dat za rok 2020 publikovaných Eurostatem (2022) se doprava podílí na celkové produkci skleníkových plynů v EU z 23.2 % při zahrnutí mezinárodní letecké dopravy.

Automobiloví výrobci se proto zavázali bojovat s růstem emisí již v roce 1998. Daný závazek ale neměl žádný efekt na produkované emise. EU proto začala stanovovat zákonné limity, které nutí automobilové výrobce snižovat emise vyráběných vozů a redukovat tak množství škodlivých látek v ovzduší. V roce 2018 se EU dohodla na stanovení limitů v podobě snížení průměrných emisí nových osobních vozidel o 37,5 % k roku 2030 (Morgan, 2018). Poté byl zaveden závazný flotilový limit pro výrobce vozidel stanovený na 95 gramů CO<sub>2</sub> na kilometr<sup>35</sup>. Na zmíněnou legislativu navazuje evropský balíček „Fit for 55“, který si dává za cíl snížit celkové emise o 55 % k roku 2030, což je v souladu s Pařížskou dohodou, která klade za cíl udržet globální oteplování do dvou stupňů celsia ve srovnání s úrovní před průmyslovou revolucí.

Emise CO<sub>2</sub> ovšem nejsou jediným aspektem ohrožujícím životy. Automobily vypouští do ovzduší i jiné částice (oxidy dusíku, pevné částice). Dříve byly částice produkované automobily měřeny pouze v laboratorních podmínkách. Toho zneužil koncern VW, když vyvinul software ovlivňující chování motoru při laboratorním testu,

---

<sup>35</sup> Regulace EU dostupná 2022-10-30 z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02019R0631-20210301>

aby snížil množství vypouštěných částic. Více k tomuto skandálu známému jako Dieselgate v kapitole 7 této práce.

I přes tento skandál s globálním dopadem zůstala automobilová lobby silná a pokračuje v ovlivňování legislativy dotýkající se emisních limitů vozů. Haas a Sander (2019) k tomu uvádějí: „Volkswagen a další výrobci automobilů patří mezi nejsilnější podniky v EU. Již po desetiletí udržují velmi úzké vztahy s institucemi EU a významně ovlivňují jejich politiku. Výrobci automobilů zatím úspěšně blokují účinná opatření na ochranu klimatu a životního prostředí v evropském dopravním sektoru“. Dané tvrzení je mírnou nadsázkou skutečné situace plynoucí z demokraticky socialistické orientace autorů z nadnárodní lobbistické organizace Rosa-Lux mající silnější vztah k sociální politice a ochraně klimatu než k průmyslovým odvětvím.

Legislativa v oblasti dopravy a oblastech souvisejících s výrobou automobilů se často stává střetem lobbistů zastupujících automobilky a organizací zastupujících spotřebitele nebo životní prostředí. Ochránci přírody, klimatu a zástupci spotřebitelů ve většině případů požadují striktní regulaci s jasně stanovenými limity a pokutami za jejich překročení. Z časového hlediska usilují o co nejrychlejší implementaci a aktivaci opatření. Na druhou stranu automobilky se orientují dle svých dlouhodobých strategií, které jsou standardně plánovány na 10 a více let. I samotný vývojový cyklus vozu trvá přibližně 7 let. Životní cyklus vozu pak může být klidně i 25 let. 7 let vývoj, 4 roky výroba, 4 roky výroba faceliftovaného modelu a minimálně 10 let od ukončení výroby povinnost vyrábět a dodávat náhradní díly. Pokud je nutné plánovat i změny výrobních postupů, výstavbu nových výrobních linek a vývoj nové technologie, nelze takové změny učinit a aplikovat v řádu jednotek let, protože je to fyzicky a ekonomicky téměř nemožné. Automobilky proto podporují spíše méně ambiciózní cíle, dobrovolné plnění a místo pokut za nedodržení limitů spíše pozitivní motivátory za naplnění (např. navýšení flotilových cílů CO<sub>2</sub> emisí za dosažení určitého množství prodaných elektromobilů).

Významným faktem, který staví automobilky do výhodnějšího postavení je to, že za dobu své existence si zvládly vybudovat silné vztahy se zákonodárci. V Evropě typicky s institucemi EU. Získání tohoto postavení pomohla významná role automobilového průmyslu v EU, kde je několik členských zemí na automobilovém průmyslu závislých nebo je pro ně ekonomicky a společensky významný. Podíl

automobilového průmyslu na HDP několika zemí nemůže být prostě ignorován, protože jeho narušení by mělo nedozírné následky. Zástupci automobilek a asociací automobilového průmyslu jsou proto neustále v kontaktu s institucemi EU, případně jsou i např. členy expertních skupin Evropské komise.

Příkladem silného postavení automobilové lobby v EU je i založení skupiny CARS 21 (Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century) v roce 2005. Zakladateli byli tehdejší EU komisař pro průmysl Günter Verheugen a předseda představenstva VW a ředitel ACEA Bernd Pischetsrieder. Automobilový průmysl si do skupiny CARS 21 usadil 7 členů. Za EU byli členy 3 komisaři a 2 europoslanci s pozitivním vztahem k automobilovému průmyslu, dále ministři zemí se silným automobilovým průmyslem a nakonec pouze 2 organizace zastupující občanskou společnost. Cílem CARS 21 bylo nasměrovat evropskou legislativu k podpoře konkurenceschopnosti evropského automobilového průmyslu (Katzemich, 2018, str. 102). Na CARS 21, po jejím konci v roce 2012, navázaly další skupiny CARS 2020 a GEAR 2030 neboli High Level Group on the Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union. A opět v těchto skupinách měly hlavní zastoupení nejvíce zainteresované strany korporací.

V Evropském parlamentu existují tzv. meziskupiny, ve kterých si mohou europoslanci neformálně vyměňovat názory na určitá témata a podporovat kontakty mezi poslanci a občanskou společností. Meziskupiny ale nejsou oficiálním orgánem Evropského parlamentu, a proto nemohou vyjadřovat jeho oficiální názor. Příkladem neformální meziskupiny se vztahem k automobilovému průmyslu je Forum for Mobility and Society (FMS), které spoluzaložila ACEA v roce 1999. FMS sdružuje instituce, členy Evropského parlamentu, Evropské komise a experty z oboru. Cílem FMS je nahlížet na otázky mobility z různých úhlů pohledu tak, aby bylo možné nalézt nová řešení (Forum for Mobility and Society, 2022). FMS historicky několikrát lobbovalo za přívětivější podmínky EU legislativy pro automobilky.

Dalším prvkem automobilové lobby je již několikrát zmíněný jev otáčivých dveří (revolving door phenomenon). Automobilová lobby má silné, dlouholeté vztahy se zákonodárci jak na národních úrovních, tak i nadnárodně. Napomáhá tomu i problém otáčivých dveří, kdy často politici přechází dělat lobbisty nebo poradce do soukromého sektoru do odvětví, kterých se dlouhou dobu věnovali na politické úrovni a mají tedy kontakty, znalost problematiky, i případné zákulisní informace

k řešeným tématům. Příkladem tohoto jevu může být Matthias Wissmann, bývalý německý ministr dopravy ve vládě Helmuta Kohla a kolega Angely Merkelové. Politiku opustil v roce 1998. V letech 2007 až 2018 vedl Německý svaz automobilového průmyslu (VDA). Z dostupných dokumentů je zřejmé, že využíval svůj osobní vztah s bývalou stranickou kolegyní Angelou Merkelovou, v době, kdy byla kancléřkou Spolkové republiky Německo. Jejich kontakty se týkali převážně CO<sub>2</sub> regulace u automobilů a Matthias Wissmann své žádosti k Angele Merkelové směřoval ve zprávách začínajících „Drahá Angelo“ (Katzemich, 2018, str. 99). Dané zprávy dokazují využívání dřívějších znalostí problematiky a kontaktů ze strany Matthiase Wissmanna, což není nelegální praktikou, ale poukazuje to na sílu automobilové lobby, která je mnohdy, a zejména v zemích se silným automobilovým průmyslem, rozšířenější, než si někteří myslí.

Dalšími příklady otáčivých dveří z německého automobilového průmyslu jsou Eckart von Klaeden, od roku 2013 vedoucí vnějších vztahů Mercedes-Benz Group AG, který byl zároveň v letech 2009-2013 ministrem ve vládě A. Merkelové. Joachim Koschnicke si prošel jevem otáčivých dveří dokonce dvakrát, když nejprve z politiky přešel k automobilce Opel, poté zpět do politiky, a nakonec do PR společnosti. Vedoucí firemního zastoupení VW v Berlíně od roku 2015, Michael Jansen, také pochází z kanceláře A. Merkelové, kde pracoval v letech 2006-2009. A u VW lze zmínit i současného koncernového vedoucího vnějších vztahů Thomase Stega, který byl v letech 2002-2009 zástupcem mluvčího německé federální vlády kancléřů G. Schrödera a následně A. Merkelové (Katzemich, 2018, str. 99-100).

## **6.2 Lobbying při stanovování flotilových emisních cílů CO<sub>2</sub>**

Jak již bylo zmíněno v začátku podkapitoly 6.1, emisní cíle se začaly stanovovat, protože automobilky je dobrovolně neplnily, i když se k tomu zavázaly. Flotilové cíle emisí CO<sub>2</sub> znamenají nastavení horní hranice na průměrné emise CO<sub>2</sub> za všechna prodaná nová auta v daném roce. Cílem je zefektivnění motorů a snížení jejich ekologické zátěže. Dále jsou těmito cíli automobilky motivovány pracovat na alternativních pohonech, které mohou mít i nulové emise a pomoci tak automobilce jednodušeji splnit flotilové cíle. Vzhledem k tomu, že se bere průměr emisí, automobilka prodávající elektromobily s nulovými emisemi může prodat více aut, které emise produkují, a stále splnit emisní cíle.

V roce 2007 Evropská komise vyhodnotila předcházející snahy automobilek jako nedostatečné. Zároveň se ale odkazovala na studii z roku 2006, kterou vydala skupina CARS 21. Čímž se opět potvrzuje nakloněnost Evropské komise k automobilové lobby. Při prvním nastavování regulace měla automobilová lobby brzký přístup k příslušným eurokomisařům, zatímco environmentální lobby nebyla k přípravám přizvána. Ale i takto kontrolovaný regulatorní návrh vyvolal v automobilovém průmyslu neshody a rozbroje. Němečtí výrobci začali argumentovat větším negativním dopadem na segmenty, pro které vyrábí primárně. Šlo převážně o segment prémiových vozů, který by byl touto regulací zasažen více než segmenty lehčích a menších vozů, které vyráběli např. francouzské nebo italské automobilky. Německé automobilky a VDA zaktivovali federální lobby na národní úrovni s využitím blízkého vztahu s německou kancléřkou A. Merkelovou a ministry dopravy a životního prostředí, kteří se do navrhované regulace vložili s cílem ochránit zájmy svých domácích automobilek. Proti se snažila environmentální lobby prosadit silnější regulaci a zabránit dalším regulatorním ústupkům přes ENVI výbor Evropské komise. V dialogu mezi členskými státy, Evropskou komisí a Evropským parlamentem uspěla automobilová lobby a zejména německé automobilky. Výsledkem bylo Nařízení Evropského parlamentu a rady č. 443/2009<sup>36</sup>, které stanovilo flotilové emisní cíle na 130 g CO<sub>2</sub> na km do roku 2015 a 95 g na km do roku 2020. Pro německé automobilky bylo ale důležité ustanovení o individuálním přidělení emisních limitů pro každou automobilku s tím, že výrobci těžších aut měli povoleny vyšší emisní limity. Přijaté limity nebylo pro automobilky obtížné splnit, ale o další snižování limitů se dobrovolně nesnažily.

Boj automobilové a environmentální lobby pokračoval dále a když měla Evropská komise dle nařízení č. 443/2009 uvést aktualizovanou podobu plnění cílů do roku 2020, byla opět předběhnuta studií skupiny CARS 21, která nastínila budoucí vývoj. Opět došlo k aktivaci německé lobby a CEO VW, Martin Winterkorn, a německý ministr hospodářství, Philipp Rösler, kontaktovali evropského komisaře pro energetiku německého původu Günthera Oettingera, který přiměl evropskou komisařku pro klimatické akce Connie Hedegaard udělat ústupky automobilovému

---

<sup>36</sup> Nařízení dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R0443&from=EN>

průmyslu. Stejný postup zaujal CEO Fiat Sergio Marchionne, který se úspěšně domluvil s Antoniem Tajaním, evropským komisařem pro průmysl a podnikání.

Výsledkem automobilové lobby bylo přijetí návrhu volnější varianty dodatku nařízení a opětovný úspěch pro automobilky. Oettinger následně napsal Winterkornovi, že se zadařilo (Gammelín, Cáceres, Bigalke, 2015).

Po oznámení shody v následném dialogu byla opětovně spuštěna kola automobilové lobby. Tentokrát přes bavorského ministerského předsedu Horsta Seehofera, který byl v kontaktu s kancléřkou Merkelovou. Tu také oslovil prezident VDA Matthias Wissmann. Merkelová následně přiměla irského premiéra Enda Kennyho, který v té době vedl irské předsednictví v Radě EU, stáhnout danou problematiku z programu. BMW následně učinilo štědrý dar německé CDU. Dalšího kompromisu bylo dosaženo až začátkem roku 2014 a došlo v něm k posunu cílů z roku 2020 na 2021. To se povedlo i díky strategii automobilek, které prodloužily životní cykly pro některé své modely tak, aby to vypadalo, že nelze cíle pro 2020 splnit (Archer, 2018).

Další vyjednávání flotilových emisních cílů CO<sub>2</sub> se odehrálo v roce 2017. Dva roky po odhalení Dieselgate manipulací a tím byla do jisté míry oslabena vyjednávací pozice automobilek, převážně těch německých. I tak si ale udržely silnou pozici a automobilová lobby výrazně vstupovala do jednání. Cílem jednání bylo stanovit emisní limity pro roky 2025 a 2030 a zajistit podíl bezemisních vozidel na trhu, čímž bude možné naplnit cíle Pařížské dohody. Zpočátku jednání Evropská komise komunikovala s environmentálními organizace a např. Evropská federace pro dopravu a životní prostředí (T&E) dostala příslib fixní kvóty na množství bezemisních vozidel v nařízení. Daný bod byl největším problémem pro automobilové lobbisty. Prezident VDA Matthias Wissmann kontaktoval Martina Selmayra, generálního tajemníka Evropské komise Jean-Claude Junckera, aby dohodl nezahrnutí penalizací pro výrobce, kteří nesplní stanovené cíle. Následně se do lobbování zapojili i další členové německé vlády a fixní kvóta byla z návrhu nařízení vyjmuta. Zachován ale zůstal průběžný cíl pro rok 2025 (Becker, Schult, Traufetter, 2017). V listopadu 2017 byl Evropskou komisí prezentován návrh stanovující snížení emisí o 15 % do roku 2025 a o 30 % do roku 2030 s 15% podílem nízkoemisních vozidel do roku 2025 a poté s 30% podílem nízkoemisních vozidel do roku 2030. Navrženy byly tedy limity pro nízkoemisní vozidla, nikoli dříve



diskutovaná bezemisní. Zároveň nebyly představeny pokuty za nesplnění, nýbrž podpory za splnění cílů.

Návrh Evropské komise ale narazil na odpor reportérky ENVI výboru Miriam Dalli, která zajistila podporu pro přísnější cíle. V roce 2018 Evropský parlament navrhl, na základě ENVI výboru, snížení emisí automobilů o 20 % do roku 2025 a o 40 % do 2030. Přičemž 20 % do roku 2025 a 35 % do 2030 by měly tvořit prodeje bezemisních a nízkoemisních automobilů. Zároveň Evropský parlament připojil pokuty za nesplnění stanovených cílů. Reakce automobilek byla nepřekvapivě agresivní vůči danému návrhu. „Extrémně agresivní, dohodnuté cíle nutí průmysl k dramatické transformaci v rekordním čase, vysvětluje ACEA“ (Spiegel, 2018). Po vyjádření ACEA a VDA se Evropská komise zastala automobilového průmyslu. Environmentální organizace zase vítaly přístup Evropského parlamentu. Před jednáním Rady EU došlo k rozdělení na dvě strany. Francie, Itálie, Španělsko a další 19 států bylo pro ambiciózní cíl aspoň 40% snížení emisí k roku 2030 (Zeit Online, 2018a). Na druhé straně stály Německo, Rumunsko, Bulharsko, Maďarsko, Slovensko a ČR, státy, které trvaly na maximálně 30% snížení. Finální rozhodnutí učinilo předsedající Rakousko, které navrhlo kompromisních 35 % jako nový cíl pro rok 2030 s množstvím dalších ústupků. Kompromisně bylo dále navrženo dosáhnout snížení emisí o 15 % do roku 2025 a zahrnout 30% podíl prodaných bez a nízkoemisních aut v roce 2030. Za nesplnění cílů nebyly navrženy žádné pokuty. V prosinci 2018 byl po 27hodinovém vyjednávacím dialogu přijat kompromisní návrh snížení emisí o 15 % do roku 2025, o 37,5 % do roku 2030 a podíly bez a nízkoemisních vozidel 15 % k roku 2025 a 35 % k roku 2030 (Zeit Online, 2018b; European Commission, 2022). Výsledné Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU 2019/631<sup>37</sup> je účinné od 1. ledna 2020.

### **6.3 Zákaz spalovacích motorů v EU**

Navazujícím krokem v souladu s balíčkem „Fit for 55“ je absolutní zákaz prodeje vozů se spalovacími motory na území EU od roku 2035. Legislativa byla EU navržena 13. července 2022 s cílem 100% redukce skleníkových plynů z automobilů. „V roce 2035 nekončí prodej aut se spalovacími motory.

---

<sup>37</sup> Nařízení dostupné 2022-11-06 z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:02019R0631-20210301&from=EN>

Auta, pokud budou mít čisté alternativní palivo, mohou být dál prodávána a být v provozu," vysvětlila Hubáčková, bývalá ministryně pro životní prostředí ČR (Zachová, 2022). Evropská komise se zavázala k návrhu vrátit v roce 2026, kdy posoudí splnitelnost 100% redukce skleníkových plynů u nově vyrobených vozů se spalovacími motory na alternativní pohony. Jinými slovy Evropská komise vyhodnotí, zda již existuje daná technologie, jestli je použitelná, a hlavně zda je od roku 2035 aplikovatelná v určitém měřítku. Díky této klauzuli podpořila balíček „Fit for 55“ i ČR a další země se silným automobilovým průmyslem. Spolu s ČR a Německem i Itálie, Portugalsko, Slovensko, Bulharsko a Rumunsko návrh dlouho rozporovaly a požadovaly odklad 100% snížení emisí až na rok 2040. ČR do svého předsednictví vstupovala s představou mírnější regulace: „Chceme v rámci našeho předsednictví jednat o kompromisním znění legislativy. Budeme usilovat alespoň o to, aby ten zákaz v roce 2035 nebyl 100 %, ale 90 %,“ prohlásil Fiala, obdobný požadavek mělo i dalších šest dříve zmíněných zemí (Novinky, 2022).

Italská vláda se pokoušela prosadit výjimku hlavně pro výrobce sportovních vozů, kteří měli určité výjimky z plnění evropských limitů díky omezenější produkci počtu aut za rok. Výjimka by se týkala hlavně automobilek Ferrari, Lamborghini a Pagani, které mají svoje centrály a výrobu v Itálii. Hlavním argumentem italského ministra pro ekologický přechod, Roberta Cingolaniho, byl minimální dopad nízkoobjemových výrobců aut na celkové emise. Cingolani, mimo jiné bývalý neexekutivní ředitel ve Ferrari, připomněl, že takový zákaz by znamenal významné náklady navíc pro dané automobilky, které kvůli svým nízkým objemům nemohou plně těžit z úspor z rozsahu jako velké automobilky (Margeit, 2021). Ferrari i Lamborghini již začaly s hybridizací svého portfolia, ovšem hybridní vozy budou v EU považovány za „čisté“ pouze do roku 2030, poté budou muset být nahrazeny bezemisními variantami.

V říjnu 2022 EU dosáhla dohody, která umožní legislativně zakázat prodej osobních vozidel produkujících emise od roku 2035. Výsledkem dohody je nemožnost registrace benzínových a dieselových osobních aut po roce 2035 nikde na území EU. Dohoda obsahuje několik výjimek. Některé z nich se vztahují na dříve zmíněné nízkoobjemové výrobce, kterým bude umožněn odklad plnění o jeden rok. Po této dohodě se automobiloví lobbisté přesouvají z lobbování proti zakazu k řešení

jednotlivých kritický položek plánovaného nařízení jako například obávaný „Havana efekt“<sup>38</sup> (Automotive News Europe, 2022).

Téměř současně EU oslabila svoje plány pro navrhovanou emisní normu Euro 7. Po zákazu spalovacích motorů se jedná o druhou nejvýznamnější legislativu EU pro automobilový průmysl. Návrh normy Euro 7 byl několikrát odložen a postupně upravován. Automobiloví lobbisté silně vystupovali proti takto přísné regulaci i s ohledem na dění ve světě, COVID-19, polovodičová krize, výpadky dodavatelských řetězců, konflikt na Ukrajině, ale i kvůli blížícímu se zákazu spalovacích motorů od roku 2035. Frankfurter Allgemeine Zeitung má k dispozici návrh, který hodlá Evropská komise v listopadu 2022 předložit. Tento návrh obsahuje dobré zprávy pro automobilový průmysl. Návrh říká: "Pro osobní automobily a dodávky jsou emisní limity stanoveny na úrovni limitů Euro 6 pro benzinová vozidla“, čímž by mělo dojít pouze k mírnému, ale realizovatelnému zpřísnění pro dieselová vozidla. T&E návrh otevřeně kritizuje, ale Evropská komise své rozhodnutí zdůvodňuje současnou geopolitickou a ekonomickou situací. Problematickým bodem již tedy zůstává pouze skutečnost, že Evropská komise chce získat právo upravit mezní hodnoty po dobu pěti let prostřednictvím "aktu v přenesené pravomoci", díky kterému by mohla částečně obejít Evropský parlament a členské státy. Vstup normy Euro 7 v platnost se očekává v roce 2025 (Kafsack, 2022).

#### **6.4 Americký environmentální automobilový lobbying**

USA zatím stále, v době psaní této práce, neuzákonily zákaz prodeje aut se spalovacími motory na federální úrovni. Přesto se již začínají objevovat politické tlaky na zavedení regulace obdobné té evropské. Tedy zákaz prodeje nových vozidel se spalovacím motorem od roku 2035. Jedním z výrazných prvotních impulzů tímto směrem je situace ve státě Kalifornie. 25. srpna 2022 California Air Resources Board (CARB) jednomyslně odhlasovala Advanced Clean Cars II, předpis, který zahrnuje postupný zákaz prodeje aut se spalovacími motory od roku 2026, odkdy musí být aspoň třetina nově prodaných aut v Kalifornii bezemisních (California Air Resources Board, 2022). Předpis Advanced Clean Cars II je

---

<sup>38</sup> Havana efekt popisuje situaci, kdy dochází ke stárnutí vozového parku třeba proto, že si lidé nemohou dovolit nové vozy.

v souladu s výkonným příkazem Executive Order N-79-20<sup>39</sup> kalifornského guvernéra Gavina Newsoma.

Je velice pravděpodobné, že ostatní americké státy budou kalifornský příklad následovat. Historicky již 17 dalších amerických států<sup>40</sup> přijalo alespoň částečně kalifornskou nízkoemisní a bezemisní automobilovou regulaci dle sekce 177 z Federal Clean Air Act.

Automobilky v USA tedy zatím nejsou skutečně ohroženy regulací zakazující jim prodej jejich nejvýdělečnějších modelů (modelů s vyšší marží) a zároveň již nabízejí elektrifikované modely díky přirozenému vývoji preferencí zákazníků. Proto se velká část lobbingových aktivit automobilového průmyslu v USA zaměřuje na emisní povolenky tzv. carbon credits nebo tax credits neboli daňové slevy. Odpůrcem těchto emisních povolenek pro automobilky a lobbistickou protistranou automobilovému průmyslu je zejména ropný průmysl, který se snaží o zamezení zvýhodňování pořízení nízko nebo bezemisních vozidel na úkor vozidel se spalovacím motorem.

Podpora elektrifikace vozového parku začala v USA již v roce 2008, kdy byl Kongresem přijat zákon Energy Improvement and Extension Act, podepsaný G. W. Bushem a který zavedl daňové zvýhodnění pro pořízení elektromobilu a plug-in hybridu. V roce 2009 došlo k prodloužení platnosti daňových zvýhodnění i na vozy pořízené po 31. prosinci 2009. Maximální výše podpory byla stanovena na 7 500 amerických dolarů. Treasury Inspector General for Tax Administration v roce 2019 vydal auditovou zprávu, ve které upozorňuje na chybné přidělování daňových slev i pro vozidla, která nesplňují potřebné podmínky v období od roku 2013 do 2017. V celkové výši šlo přibližně o 82 milionů amerických dolarů (Treasury Inspector General for Tax Administration, 2019).

Také omezené možnosti čerpání daňové podpory formou maximálního množství prodaných vozidel tzv. zastropování, je důvodem, proč automobilky lobbují za navýšení a prodloužení daňových zvýhodnění. Zákon stanovil 2 hranice pro maximální výši podpory a to až 7 500 amerických dolarů za prvních 200 000

---

<sup>39</sup> Executive Order N-79-20 dostupný 2022-11-11 z: <https://www.gov.ca.gov/wp-content/uploads/2020/09/9.23.20-EO-N-79-20-Climate.pdf?emrc=9f8f26>

<sup>40</sup> Státy, které přijaly kalifornské standardy dostupné 2022-11-11 z: [https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2022-05/%C2%A7177\\_states\\_05132022\\_NADA\\_sales\\_r2\\_ac.pdf](https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2022-05/%C2%A7177_states_05132022_NADA_sales_r2_ac.pdf)

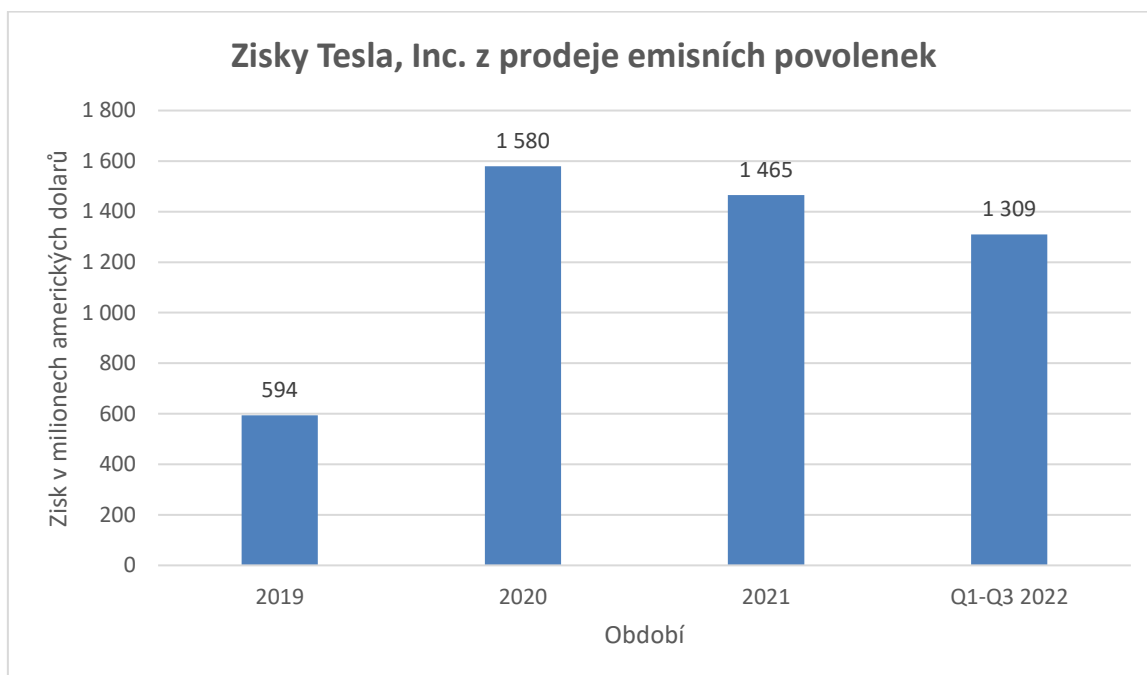
prodaných kusů a až 7 000 amerických dolarů za dalších 400 000 prodaných vozů. Větší a v elektrifikaci aktivnější automobilky jako Tesla nebo GM překročily tyto limity již v roce 2019 a staly se nezpůsobilými pro zmiňovanou formu podpory. Obě automobilky najaly lobbistické společnosti s cílem prodloužení a navýšení Driving America Forward Act (Cama, 2019). Prodloužení daňových zvýhodnění bylo podpořeno i asociacemi automobilového průmyslu Alliance of Automobile Manufacturers a Association of Global Automakers, které se v roce 2020 sloučily do Alliance for Automotive Innovation viz kapitola 5.1.1., dalšími automobilkami, energetickými společnostmi a dokonce i environmentalisty.

V srpnu 2022 podepsal prezident USA Joe Biden Inflation Reduction Act of 2022, který zároveň upravuje regulaci Qualified Plug-in Electric Drive Motor Vehicle Credit (Internal Revenue Code Section 30D) řešící daňová zvýhodnění pořízení nízko a bezemisních vozidel, nyní nazývaný Clean Vehicle Credit. Zároveň byla přidána podmínka finálního zhotovení vozu na území USA. Zmíněný zákon ale nenavyšuje počet vozidel pro uplatnění daňového zvýhodnění (U.S. Department of Energy, 2022).

Překvapivě bipolární názory se šíří z automobilky Tesla. Jak již bylo zmíněno, Tesla je jednou z automobilek aktivně lobbující za navýšení daňové podpory pořízení elektromobilů a její finanční výsledky v některých letech dosáhly ziskových hodnot pouze díky prodeji emisních povolenek jiným automobilkám, které je potřebují pro splnění emisních limitů. Přesto všechno Elon Musk, Tesla, Inc. CEO, otevřeně vystupuje proti státní podpoře. Na otázky ohledně plánované Build Back Better regulace odpověděl Musk dle citace v článku Grid News (Severns, Stiles, Leeds Matthews, 2022): „Možná by bylo lepší, kdyby návrh zákona neprošel“, „doslova říkám zbavme se všech dotací“ a „když Tesla začínala, neexistovaly žádné dotace na elektrická vozidla“. Musk ve svém pohledu prezentuje obavu o to, kolik americká vláda utrácí na dotacích a kolik administrativní zátěže přináší výrobcům.

Dle finančních výsledků vydělala Tesla za dobu existence emisních povolenek tzv. carbon credits cca 6 miliard amerických dolarů prodejem těchto povolenek jiným automobilkám. Z grafu v obrázku 5 lze vyčíst, o jak významné částky se jedná. Dále lze předpokládat, že rok 2022 by mohl být rekordním vzhledem k tomu, že zisky za první tři čtvrtletí se již téměř rovnají ziskům z prodeje emisních povolenek za celý rok 2021. Také je vidět významný nárůst zisků z prodeje od roku 2020,

kdy se zvýšila poptávka po emisních povolenkách v souvislosti s rostoucí náročností plnění zpřísnujících se emisních limitů.



Zdroj: (Tesla Investor Relations, 2019–2022)

**Obr. 5 Zisky Tesla, Inc. z prodeje emisních povolenek**

Emisní povolenky, tzv. carbon credits nebo někdy i nazývané regulatory credits byly zavedeny jako nástroj, který měl výrobce podpořit ve vývoji a výrobě nízko a bezemisních vozidel. Na základě množství prodaných nízko a bezemisních vozidel jsou automobilkám přidělovány emisní povolenky, které mohou následně využít pro splnění předepsaných flotilových emisních cílů a zbytkové povolenky prodat jiným automobilkám a zvýšit tak svůj zisk. Vzhledem k tomu, že Tesla vyrábí pouze bezemisní vozidla, má možnost prodat 100 % svých emisních povolenek jiným automobilkám po celém světě. Tesla a další automobilky získávají emisní povolenky nejen v USA, ale i v Číně – Green car credit a v EU – super-credit pro auta s emisemi do 50 g/km. Emisní povolenky od Tesly nakupovaly v minulosti automobilky jako Stellantis, VW nebo čínská FAW Group (Kharpal, 2021).

Tesla ale nemůže do budoucna spoléhat na prodeje emisních povolenek, protože ostatní automobilky s elektrifikací svých portfolií začínají snáze plnit emisní cíle a nepotřebují již tolik nakupovat emisní povolenky. Příkladem může být právě zmíněný koncern Stellantis, jeden z největších kupujících emisních povolenek

od Tesly, který elektrifikuje úspěšně portfolio a plánuje být v roce 2038 uhlíkově neutrální bez cizí pomoci (Carbon Credits, 2022).

## **7 Kauzy automobilového průmyslu s dopadem na lobbying**

Automobilový průmysl, ostatně jako jakékoli jiné regulované odvětví, má tendenci k lobbování za výhodnější podmínky a kvůli nejasné a nejednotné definici lobbyingu se mnohdy pohybuje na hraně korupce či podvodů. Tato kapitola diplomové práce představuje a analyzuje případy a kauzy z prostředí automobilového průmyslu, které se přímo týkají jeho lobbyingových aktivit nebo mají výsledky jednání zástupců automobilového průmyslu dopad na jeho lobbistickou činnost. Rozebrán je převážně emisní skandál zvaný Dieselgate, jehož odhalení změnilo přístup regulatorních institucí k automobilovému průmyslu a únik informací odhalující zákulisní informování ACEA o chystaných regulacích v rámci EU.

### **7.1 Dieselgate**

Odhalení skandálu zvaného Dieselgate ukazuje, jak silnou pozici má automobilový průmysl, zejména ten německý, na tvorbu legislativy v EU. „Kdykoli německé automobilky čelily tvrdším opatřením z EU, dělala německá vláda vše, co mohla, aby je ochránila tím, že nová pravidla odloží nebo oslabí“ (Katzemich, 2018, str. 91-92).

V průběhu let 2013 a 2014 probíhal výzkumný projekt, při kterém International Council on Clean Transportation spolu s West Virginia University testovali emise dieselových osobních aut VW. Testování probíhalo jak v laboratorních podmínkách na válcovém dynamometru, tak i při jízdě v běžném provozu. Naměřené hodnoty emisí oxidů dusíku (NOx) při jízdě v běžném provozu u testovaného modelu VW Jetta překročily 15 až 35násobně legální limity stanovené v USA. Model VW Passat překročil tyto limity 5 až 20násobně. Zvláštností bylo, že při testech provedených na válcovém dynamometru oba modely plnily stanovené limity (International Council on Clean Transportation, 2015).

V květnu 2014 byl VW na tento problém dotázán ze strany CARB a Environmental Protection Agency (EPA). VW odpověděl svolávací akcí na cca 500 000 aut, u kterých provedl řešení problému softwarovým updatem. CARB i přesto dále vyšetřoval provinění VW a v roce 2015 předal své výsledky EPA, která požádala VW o důkaz vyřešení problému. VW následně přiznal podvodné manipulace se systémem v podobě tzv. odpojovacího zařízení (defeat device) neboli softwaru, který dokázal rozpoznat, kdy je vůz testován v laboratorních podmínkách a musí



plnit emisní limity. VW poté přiznal použití zmíněného softwaru nejen v cca 500 000 amerických autech, ale také u 8 milionů aut prodaných v EU, z toho cca 2,2 milionu v Německu a přiznal použití softwaru i u aut pro čínský trh. Celosvětově se jednalo přibližně o 11 milionů aut (Katzemich, 2018, str. 92; Frigessi di Rattalma, 2017). Skandál Dieseldate nezahrnoval pouze VW, ale i Mercedes-Benz, Opel a další výrobce.

VW CEO Martin Winterkorn v průběhu vyšetřování přiznal vinu, omluvil se za klamání zákazníků a odstoupil ze své funkce. Tvrdil ale, že on sám o zmíněné manipulaci nevěděl. VW se následně snažil obvinit své inženýry a tvrdil, že management v tomto směru nijak nerozhodoval. Pozici CEO VW převzal Matthias Mueller, předtím CEO Porsche. Jeho cílem byla obnova důvěry ze strany zákazníka a zavedení přísných compliance a governance standardů (Risen, 2015). Mueller aplikoval ve VW 5 bodový systém řešení krize (Krok, 2015):

- Podpořit poškozené zákazníky,
- identifikovat zodpovědné osoby,
- dát každému regionu a značce větší autonomii,
- změnit korporátní kulturu VW,
- posunout strategii 2018 až na rok 2025.

Kauza s sebou nesla silnou negativní mediální pozornost, pokles akcií VW, rozhořčené reakce zákazníků, zklamané reakce odborníků na krizové řízení VW a několik soudních sporů včetně těch trestněprávních.

V USA musel VW kompenzovat poškozené zákazníky, což vyšlo na cca 25 miliard euro. V Německu ale ke kompenzacím nedošlo kvůli absenci nástroje pro kolektivní odškodnění. Německý ministr spravedlnosti Heiko Maas sice po odhalení Dieseldate připravil návrh zákona řešícího kolektivní odškodnění, ale ministr dopravy Alexander Dobrindt zmíněný návrh odmítl a doporučil jeho smazání (Balsler, Ott, Riedel, 2016). Dále VW v Německu a dalších evropských zemích provedl softwarový update postižených vozidel, ale odmítl učinit hardwarové nápravy, které by mohly snížit emise postižených vozidel až o 90 %. VW ale argumentoval finanční náročností takového řešení s nejasnými výsledky. Výsledkem byla patová situace německé vlády, která nemohla zakázat určitá

dieselová vozidla ve městech, aby splnila nařízení EU o kvalitě ovzduší (EU Air Quality Directive). Poškození by tím byli totiž lidé, kteří koupili vozy v dobré víře, že plní předepsané standardy, a navíc nemají žádné kompenzace za podvodné jednání automobilek (Katzemich, 2018, str. 93).

Lehké následky nesl VW v Německu i z hlediska pokuty. Státní zástupce Dolního Saska, kterého je Wolfsburg jakožto sídlo VW součástí, rozhodl o pokutě ve výši jedné miliardy euro. VW tuto pokutu přijal. O pokutě bylo rozhodnuto poté, co VW vykázal čtvrtletní zisk 24,3 miliardy euro. Uložená pokuta jedné miliardy euro je tedy v podstatě zanedbatelnou částkou (Cremer, Schwartz, 2018). Výše pokuty přitom mohla dosahovat až 5 000 eur za každé auto, tedy až 42,5 miliardy euro v případě 8,5 milionů postižených vozů v Evropě. Alexander Dobrindt, ale pomohl VW vyhnout se těmto pokutám za obcházení EU zákazu o implementaci odpojovacích zařízení (Katzemich, 2018, str. 93-94). Později se ukázalo, že Alexander Dobrindt takto pomohl nejen VW, ale i dalším automobilkám.

Kauza Dieseldate měla mírně pozitivní dopad pro Evropskou komisi, která se dlouhodobě snažila prosadit nové metodiky testování zejména dieselových aut. Hlavní důraz v nich byl kladen na běžné jízdní podmínky namísto laboratorních testů. Ovšem legislativní návrh byl vždy odložen Německem stojícím při automobilové lobby. Po dieseldatu ale muselo Německo ustoupit. I přesto se automobilové lobby podařilo nové nařízení rozvolnit představením faktoru shody, který umožňoval překračovat nový skutečný emisní limit o 110 % do roku 2021 a poté o 50 % (Wolf, 2017).

Z hlediska pozitivních dopadů Dieseldatu získala Evropská komise pravomoci přezkoumat práci vnitrostátních orgánů udělujících schválení typu (type approval)<sup>41</sup>, testovat vozidla, odebírat nebo pozastavovat schválení typu a ukládat pokuty. Byl představen nový laboratorní test WLTP, který lépe vyhodnocuje emise daného vozidla tak, že více odpovídají reálnému provozu. Dále byl zaveden Real Driving Emissions test, který měří NOx emise. A také došlo k umožnění emisního testování třetími stranami (European Court of Auditors, 2019).

---

<sup>41</sup> Schválení typu (type approval) neboli osvědčení o shodě (certificate of conformity) se uděluje výrobkům, které splňují platné legislativní, technické a bezpečnostní požadavky. Běžně je vyžadováno před zahájením prodeje daného produktu na každém z trhů.

Součástí postihů VW vycházejících z dohody o vině a trestu u amerického ministerstva spravedlnosti bylo také kromě finančních odškodnění zákazníků a finančních urovnání trestních a civilních pokut stanovení monitoringu nezávislým auditorem. Nezávislý auditor Larry D. Thompson byl pověřen tříletým dohledem nad koncernem VW a měl dohlédnout na navržení a implementaci compliance programu, který bude předcházet a odhalovat porušování zákonů proti podvodům a ochraně životního prostředí. Po úspěšném monitoringu prohlásil Larry D. Thompson: „Volkswagen je dnes lepší organizací než před třemi lety“ (Volkswagen AG, 2020). Během monitoringu aplikoval VW přes 300 nových a aktualizovaných interních předpisů, které jsou platné i pro dceřiné značky. Zároveň implementoval whistle-blower systém, který má za úkol ochránit zaměstnance nahlašujícího odhalené provinění a byl spuštěn program Together4Integrity, který představuje novou pracovní kulturu zaměřenou na integritu a compliance (Volkswagen AG, 2020).

Dieselgate je perfektní ukázkou silného vlivu evropské, zejména německé, automobilové lobby na národní a nadnárodní politiku. I po odhalení kauzy Dieselgate, která byla mnohými vnímána jako bodnutí do zad německým vládním představitelům, kteří stáli dlouhodobě za zájmy automobilek, je pozice automobilové lobby silná a její vztahy s národními vládami na dobré úrovni. Automobilky stále aktivně prosazují snížení ambiciózních emisních limitů a nikterak nespěchají s celkovou elektrifikací portfolií. Důkazem je i výsledek navrhované legislativy Euro 7/VII, která byla navržena pro osobní vozidla v podstatě ve stejné podobě jako předcházející Euro 6.

## **7.2 Informování ACEA interními informacemi od Evropské komise**

Ne dlouho po odhalení Dieselgate, přichází Corporate Europe Observatory s únikem interního dokumentu ACEA, který údajně potvrzuje snahy automobilového průmyslu oslabit nově plánované metody testování emisí vozidel a odhaluje informování ACEA interními informacemi Evropské komise o podobě budoucí regulace. Únik informací pochází z února 2015 a publikován byl na stránkách Corporate Europe Observatory v březnu 2016. 14. července 2016 byl lobbista ACEA Paul Greening vyzpovídán výborem EMIS Evropského parlamentu, aby vysvětlil uniklý dokument.

Uniklý dokument, o který Corporate Europe Observatory opírá svá tvrzení, je interní prezentací ACEA<sup>42</sup> a jejího kompromisního statusu k novému způsobu emisních testů RDE. Prezentace odhaluje utajená setkání mezi Evropskou komisí a lobbisty ACEA, čtyřfázovou vyjednávací strategii, možné kompromisní návrhy ACEA, které ale díky interním informacím nebylo nutné aplikovat. Dále dokument odhaluje možnost ACEA využít členských států k blokaci návrhu, pokud by Evropská komise nebyla dostatečně přizpůsobivá (Corporate Europe Observatory, 2016).

Jak již bylo zmíněno v předcházející podkapitole Dieselgate, automobilovému průmyslu se úspěšně povedlo oslabit nové testovací metody zahrnutím faktoru shody. Uniklý dokument tedy potvrzuje velmi silnou pozici automobilové lobby v EU i těsně po odhalení největšího emisního podvodu automobilek.

Jedním z velmi kontroverzních bodů úniku je hned druhá strana uniklé prezentace, která představuje výsledky neformálního setkání lobbisty ACEA Paula Greeninga a Nikolause Steiningerera, politika v oddělení automobilového průmyslu Evropské komise v rámci Generálního ředitelství pro vnitřní trh, průmysl, podnikání a malé a střední podniky (DG GROWTH). Uniklý dokument poukazuje na výměnu citlivých údajů na neformální schůzce 11. ledna 2015. Corporate Europe Observatory se nepovedlo danou schůzku dohledat v registru a ani Evropská komise nebyla schopná doložit požadované záznamy o dané schůzce. Pochyby přináší i daný datum, jelikož 11. ledna 2015 byla neděle, což není běžný den, pro konání takovýchto schůzek. Tyto informace by přispívaly k domněnku, že daná schůzka byla netransparentní. Paul Greening v rámci objasňování úniku pro EMIS<sup>43</sup> vzniklou situaci vysvětluje prostým překlepem v prezentaci. Dle jeho tvrzení, měl být uveden termín schůzky 11. února 2015. Autorovi práce se v oficiálních rejstřících nepovedlo dohledat záznamy o proběhlé schůzce 11. ledna ani 11. února 2015.

Následující snímek uniklé prezentace představuje vyjednávací a kompromisní pozice ACEA a Evropské komise k RDE testování dle legislativního postupu EU. Z poznámek z neformálního setkání je ale zřejmé, že ACEA získala od Evropské komise informace, které pomohly k upevnění vyjednávací pozice ACEA na nejméně

---

<sup>42</sup> Prezentace dostupná 2022-11-20 z:

[https://corporateeurope.org/sites/default/files/attachments/150213\\_presentation\\_acea\\_compromise\\_status-1.pdf](https://corporateeurope.org/sites/default/files/attachments/150213_presentation_acea_compromise_status-1.pdf)

<sup>43</sup> Odpovědi na otázky EMIS na Paula Greeninga dostupné 2022-11-20 z:

[https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/116004/20160714-ACEA\\_w%20compliance%20rules.pdf](https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/116004/20160714-ACEA_w%20compliance%20rules.pdf)

kompromisním řešením, které již dle informací od Steiningera začalo prosazovat i Španělsko, které je díky automobilce SEAT, součástí koncernu VW, nakloněné automobilovému průmyslu. Sdílení takto citlivých informací opět potvrzuje dobré vztahy mezi automobilovou lobby a institucemi EU. Způsob tvorby návrhu regulace zahrnující RDE testování připomíná historické návrhy skupiny CARS 21, která svými pozicemi vždy předběhla legislativní návrhy EU institucí a díky tomu pozitivně ovlivnila budoucí regulace ve prospěch automobilek. Paul Greening nepopírá významné zapojení ACEA do legislativního návrhu RDE testování, vyvrací ale jakékoli interní informování a zdůrazňuje hlavní roli Evropské komise, která vždy prosazovala přísnější znění návrhů a nebrala tak ohled na doporučení automobilového průmyslu (European parliament, 2016).

Uniklá prezentace dále ukazuje připravenost ACEA na jakékoli scénáře dle rozhodnutí Evropské komise a připravenost ACEA klást požadavky na členské státy. ACEA si vypracovala předpokládané termíny pro aplikování balíčku zahrnujícího RDE testování a alternativní scénáře, které byla připravena prezentovat přes konkrétní členské státy, pokud by došlo k odchýlení od požadované formy návrhu. Později v prezentaci lze objevit konkrétní podobu lobbingové strategie na národních úrovních přes zástupce ACEA v potřebných zemích EU. K tomu posloužila tzv. ACEA RDE Roadshow, jejímž cílem bylo získat si na svou stranu členské státy přes národní ministry.

Výsledkem bylo zapojení podstatné části členských států na straně ACEA a oslabení regulatorního balíčku RDE. Corporate Europe Observatory (2016) zdůrazňuje k pozici automobilového průmyslu v EU, že automobilky nebyly v legislativním procesu pouze jako expertní poradní subjekty, ale působily vždy jako stakeholdeři s politickými cíli. ACEA dokonce považuje svoji roli za tak silnou, že má svoji tzv. walk-out pozici a předpřipravené vyjednávací scénáře v souladu s dohodnutými regulatorními návrhy. A pro případ odklonu od dohodnutých pozic má připravené vyjednávací scénáře pro svoje členy a členské státy, které by si mohla jednoduše získat na svoji stranu a posílit vyjednávací pozici. Předpoklad své silné vyjednávací pozice ACEA demonstruje i poměrně dlouhým výčtem požadavků směřovaných na Evropskou komisi, zatímco nabízí pouze drobná kompromisní řešení s minimálním reálných dopadem.

### 7.3 Odmítnutí VW informovat akcionáře o lobbingových aktivitách

Lobbingové aktivity koncernu VW byly rezonujícím tématem i v roce 2022. Po dříve řešeném skandálu Dieseldate se VW zavázal ke změně fungování celého koncernu a nastavení nové podnikové kultury s větším zaměřením na životní prostředí a ekologii. V roce 2018 se VW rozhodl podpořit Pařížskou klimatickou dohodu a cílí na to stát se klimaticky neutrální společností do roku 2050 v souladu s cíli EU. V roce 2021 vydal VW tiskovou zprávu, v níž prezentuje svoje aktivity k dosažení klimatické neutrality a poukazuje na transparentní dodavatelský řetězec (Volkswagen AG, 2021).

Transparentnost ovšem očekávají i akcionáři ve směru lobbingových aktivit koncernu. Vzhledem k tomu, že by lobbingové aktivity měly podporovat dosažení klimatických cílů a elektrifikaci, je pro některé strany zvláštní proč VW stále silně lobbuje za „záchranu“ spalovacích motorů. Tedy proti Euro 7 a plnému phase-outu.

V dubnu 2022 vznesla skupina sedmi evropských investorů, v čele se švédskou AP7 a britskou Church of England Pensions Board, akcionářský návrh, aby automobilka vysvětlila, jak její lobbistické aktivity pomáhají řešit klimatická rizika. Skupina investorů předložila dodatek k zakládající listině VW, jehož cílem je zajistit, aby budoucí zprávy o udržitelnosti zahrnovaly i posouzení dopadu lobbingových aktivit a soulad s klimatickými cíli. Akcionáři připouští, že k eskalaci z jejich strany došlo zejména proto, že ani po třech letech dialogů s VW nejsou viditelné výsledky snahy o zlepšení pozice společnosti (The Church of England, 2022).

Dle akcionářů VW správně informuje o členství v asociacích, ale již nezmiňuje lobbingové cíle daných asociací a jejich soulad s vlastními klimatickými cíli VW. V případě zahrnutí daných informací do zpráv o udržitelnosti by se mohl koncern VW stát skutečným lídrem v transformaci k ekologické a bezemisní budoucnosti. Clare Richards, Senior Engagement Manager pro The Church of England Pensions Board k tomu dodává: „Je zklamáním, že VW zaostává za svými sousedy a kolegy, jako jsou Bayer, E.ON a Mercedes-Benz, kteří reagovali kladně na žádosti investorů o větší transparentnost jejich lobbingu v oblasti klimatu“ (The Church of England, 2022).

VW odmítl o návrhu hlasovat na každoroční valné hromadě konané 12. května 2022 s tím, že danou věc považuje mimo kompetence valné hromady. „Za rozhodování

o obsahu nefinanční zprávy v souladu se zájmy společnosti odpovídá pouze představenstvo“ odůvodnil VW odmítnutí hlasování o navrženém dodatku (Autovista24, 2022). Dále VW upozornil na to, že reportuje svoje aktivity v oblasti vnějších vztahů na dobrovolné bázi a všechny aktivity v tomto směru vedou k naplnění strategických cílů společnosti. Postoj VW byl v tomto přesně opačný tomu, který zaujal dříve zmíněný Mercedes-Benz nebo BMW. Obě automobilky odprezentovaly svým akcionářům soulad lobbingových aktivit s klimatickými cíli.

Šest akcionářů se kvůli odmítavé reakci VW rozhodlo podat na VW žalobu u soudu v Braunschweigu, který bude zkoumat, zda mají společnosti dle německého obchodního práva právo odmítnou zařadit bod na agendu valné hromady a zda jej VW může ponechat mimo agendu i příští rok (Waldersee, 2022).

Žalobu podávají švédské penzijní fondy AP7, AP2, AP3, AP4, dánský AkademikerPension a britský The Church of England Pensions Board. Zastoupeni jsou německou právní kanceláří Hausfeld Rechtsanwälte LLP s podporou charity ClientEarth. Hausfeld Rechtsanwälte LLP žalovala VW již dříve kvůli skandálu Dieselgate.

## 8 Dotazníkové šetření

V rámci zpracování diplomové práce bylo provedeno dotazníkové šetření, jehož cílem bylo zjistit názory české veřejnosti na lobbying obecně, jeho regulaci a pohled dotázaných na lobbying v automobilovém průmyslu. První část dotazníku zabývající se obecným pohledem na lobbying a jeho regulaci byla porovnána s výsledky dotazníkového šetření spolku Rekonstrukce státu, z. s.<sup>44</sup> provedeného v lednu 2021 s názvem „Co si Češi myslí o lobbyingu?“<sup>45</sup>.

Dotazník byl vytvořen a distribuován v elektronické podobě. Někteří dotázaní byli osloveni přímo s žádostí o vyplnění dotazníku, většina dotázaných se k dotazníku dostala přes odkazy umístěné na relevantních portálech. Pohlaví respondentů nebylo v dotazníku zjišťováno vzhledem k tomu, že neovlivňuje zásadně názorové vyjádření.

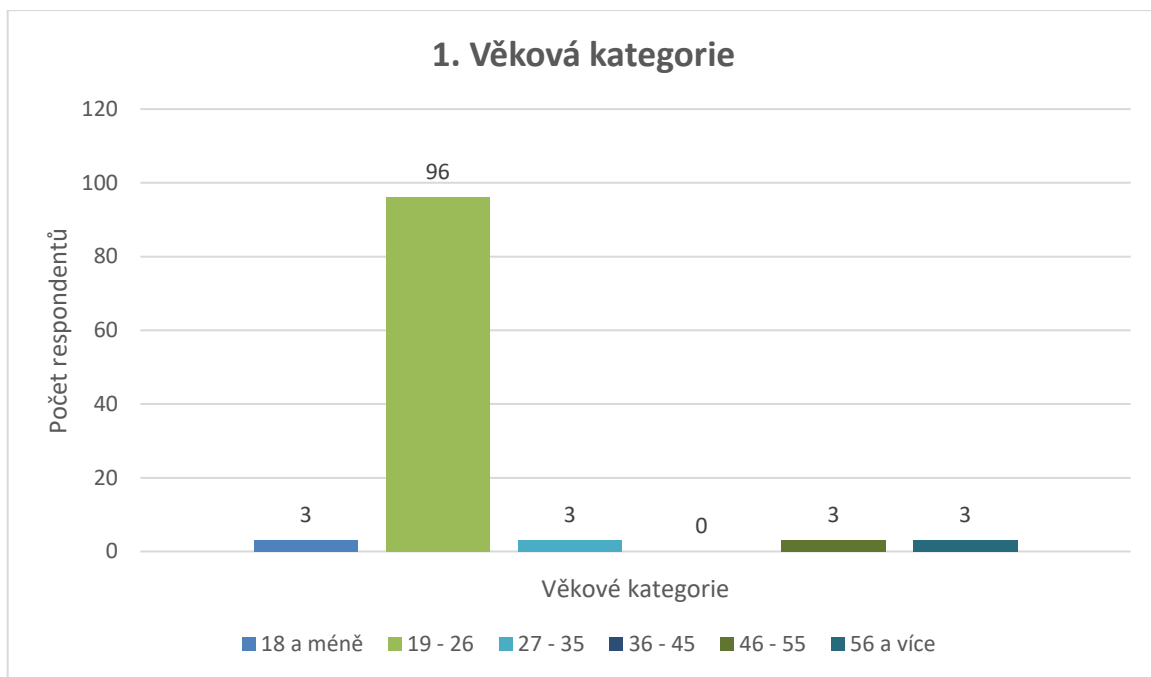
Dotazník se skládal celkem z 10 otázek s tím, že každý dotázaný musel odpovědět na 9 z nich kvůli větvení otázky číslo 8. V dotazníku byla ve skupinách otázek, otázky 3 a 4, využita Likertova škála. V každé z Likertových škál se nacházelo 5 otázek k jednomu hlavnímu tématu. Otázka 5 byla tvořena seznamem, který dotazovaní měli za úkol seřadit do jimi zvoleného pořadí. Následující otázky byly formulovány pro odpověď typu ANO/NE dle názorů dotazovaných.

---

<sup>44</sup> Rekonstrukce státu, z. s. je spolek aktivně prosazující transparentní politiku a bezkorupční státní zprávu. Aktivně prosazuje a lobbuje za zákony pro transparentnější a férovější stát. Spolek má pět členů – Frank Bold, Oživení, Datlab institut, Otevřenou společnost a Hlídač státu.

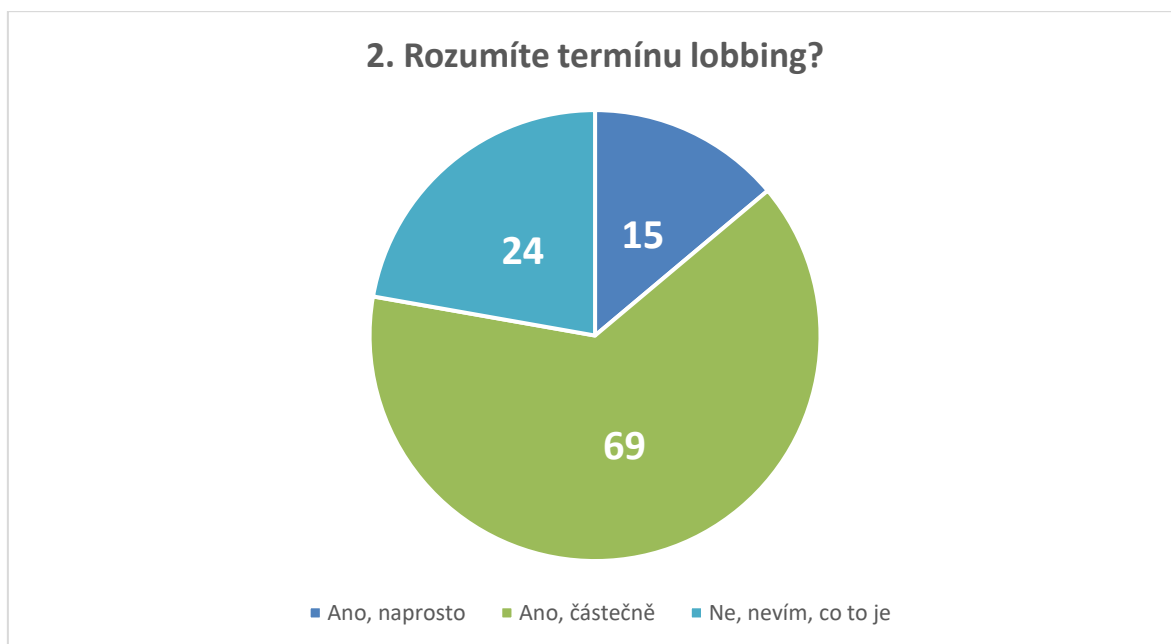
<sup>45</sup> Výsledky dotazníku Co si Češi myslí o lobbyingu? Dostupné 2022-11-27 z: <https://www.rekonstrukcestatu.cz/archiv-novinek/zakon-o-lobbovani-vlada-nestihne-cesi-pritom-chteji-vedet-v-cim-zajmu-zakony-vznikaji>





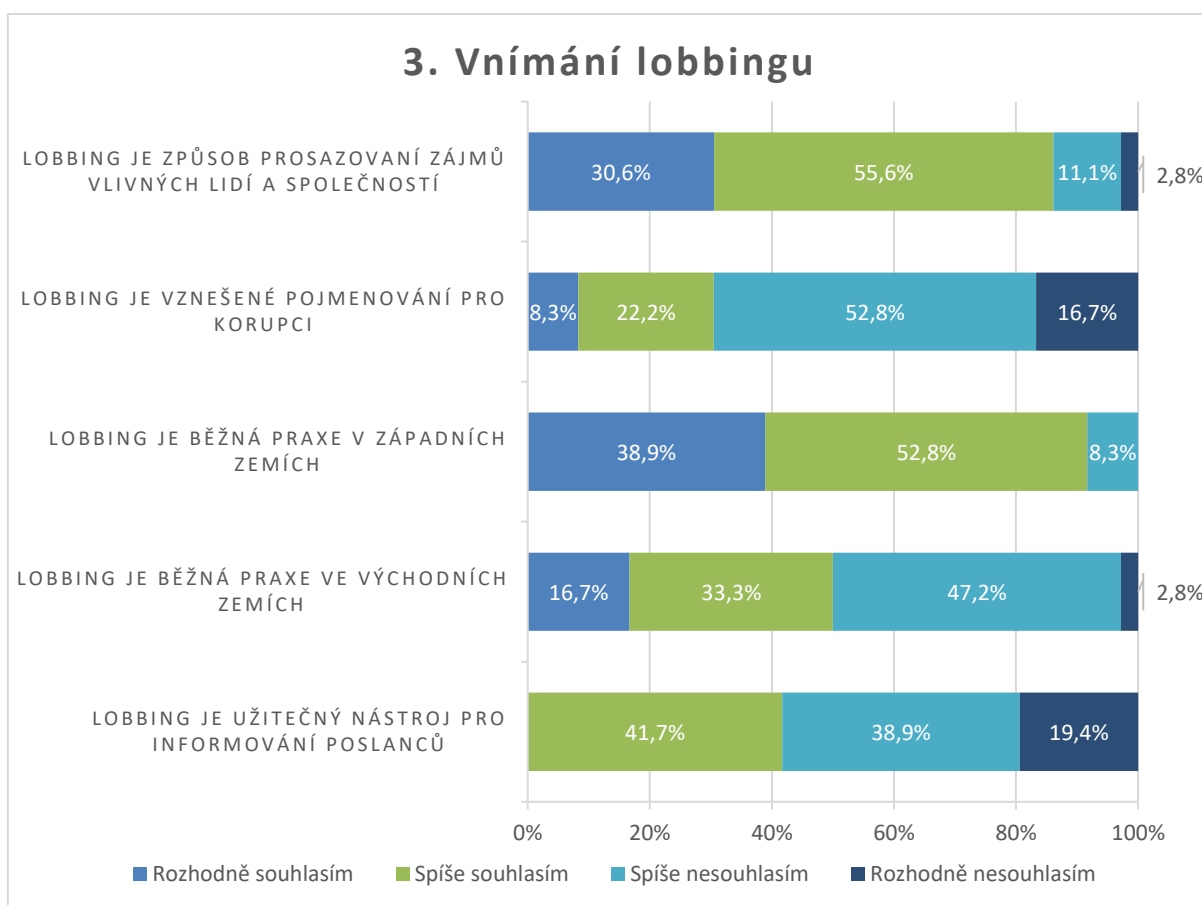
**Obr. 6 Dotazníkové šetření Otázka 1**

Dotazník vyplnilo celkem 108 osob. Silně dominantní skupinou respondentů byli mladí ve věku 19 až 26 let. Dotazník jich vyplnilo 96. Věkové rozložení dotazovaných, jako první otázku dotazníku, zobrazuje obrázek 6. Dotazníkové šetření se také zúčastnily osoby ve věkových kategoriích 18 let a mladší, 27–35, 46–55 a starší 56 let, vždy po třech respondentech. Dotazníkové šetření nezasáhlo nikoho ve věkové kategorii 36-45 let.



**Obr. 7 Dotazníkové šetření Otázka 2**

Druhou otázkou dotazníkového šetření bylo, zda respondenti rozumí termínu lobbying. Cílem otázky bylo zjistit, kolik respondentů má nebo nemá přehled o daném pojmu a zda si myslí, že mu rozumí naprosto. Většina dotázaných odpověděla, že pojmu rozumí částečně, konkrétně šlo o 69 dotázaných, což je 64 % ze všech respondentů. 15 dotázaných neboli 14 % respondentů, vybralo možnost, že termínu lobbying rozumí naprosto. 24 dotázaných, 22 %, přiznalo, že termínu nerozumí. Těmto respondentům se místo následující otázky nejdříve zobrazily některé definice lobbyingu použité v kapitole 1.1, aby si mohli vytvořit obrázek o problematice a pokračovat ve vyplňování dotazníku. Výsledek této otázky byl celkem očekávaný. Většina lidí o pojmu lobbying slyšela minimálně v médiích v souvislosti s kauzami nebo navrhovaným zákonem o lobbyingu. 78 % dotázaných má jistou představu o termínu lobbying a ve srovnání s šetřením spolku Rekonstrukce státu je to 4 % více.

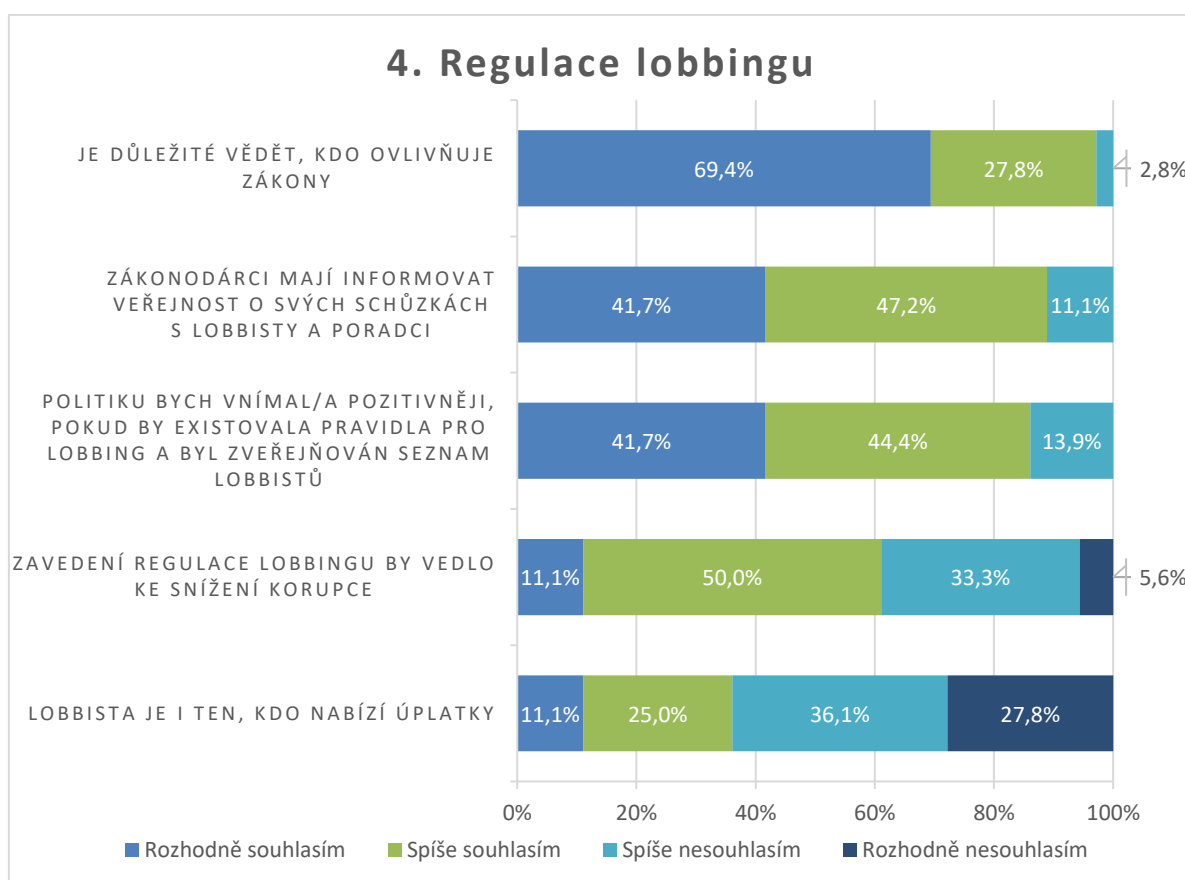


**Obr. 8 Dotazníkové šetření Otázka 3**

Třetí otázka se jako celek zaměřovala na obecné vnímání lobbyingu. Skládala se z pěti podotázek, které zjišťovaly osobní přesvědčení dotázaných. Všech 108

dotázaných se ke každé podotázce mohlo vyjádřit na Likertově škále v konkrétní podobě možností: Rozhodně souhlasím, Spíše souhlasím, Spíše nesouhlasím a Rozhodně nesouhlasím. Na otázku, zda je lobbying způsobem prosazování zájmů vlivných lidí a společností, odpovědělo s 55,6 % dotázaných Spíše souhlasím a 30,6 % zvolilo možnost Rozhodně souhlasím. Zde je vidět jisté přesvědčení veřejnosti o tom, že s větší mocí a vlivem roste míra možného ovlivňování. Ovšem neznamena to nic negativního. V otázce, zda je lobbying pouze vznešeným pojmenováním korupce, byla nejčastější odpovědí možnost Spíše nesouhlasím s 52,8 %. Zde je zřejmé, že více jak polovina dotázaných nepovažuje korupci za formu lobbyingu a dané termíny odlišuje. 16,7 % dotázaných s možným spojením korupce a lobbyingu jako jedné praktiky Rozhodně nesouhlasí. Přesto 22,2 % dotázaných zvolilo možnost Spíše souhlasím. To může být dáno nejasnou hranicí mezi korupčním jednáním a lobbováním. V tomto směru by mohla pomoci zákonná definice lobbyingu, která by ho jasně a zřetelně oddělila od korupce. V dotazníku Rekonstrukce státu se více jak polovina dotázaných vyjádřila k souladu korupce a lobbyingu. Bylo tedy mírným překvapením, jak silně se proti souladu těchto termínů postavili dotázaní v dotazníkovém šetření provedeném pro tuto diplomovou práci. Třetí a čtvrtá podotázka se zaměřily na vnímání geopolitického vztahu k lobbyingu při dělbě zemí na západní a východní. Pojmy západní a východní země nebyly v dotazníku definovány, jde tedy o dělbou světa dle názorů dotázaných. Nikdo z dotázaných nepochyboval o existenci lobbyingu v západních zemích a jeho využívání jako běžné praktiky. Pouhých 8,3 % dotázaných by lobbying neoznačilo za běžnou praktiku. Zatímco 38,9 % s podotázkou Rozhodně souhlasí a většina 52,8 % Spíše souhlasí. Odpovědi demonstrují, že lobbying je u západních zemí skutečně vnímán jako běžná praktika a součást legislativních procesů. Do jisté míry lze výsledek přisuzovat otevřenosti daných zemí k praktikování lobbyingu, ale i k jeho jasné regulaci. Dokonalým příkladem jsou USA, které jsou pro někoho téměř synonymem lobbyingu. Pro srovnání, ve východních zemích není lobbying vnímán jako běžná věc. 47,2 % otázaných Spíše nesouhlasí s tím, že by se jednalo o běžnou praxi a 2,8 % s tímto tvrzením Rozhodně nesouhlasí. V celkovém pohledu na souhlasné a nesouhlasné stanovisko jsou názory vyrovnané, což svědčí o nejistotě dotazovaných o zapojení lobbyingu do legislativy východních zemí, které jsou často vnímány jako více korupční či autoritářské. Na otázku, zda je lobbying užitečným nástrojem pro informování lobbistů odpověděla většina

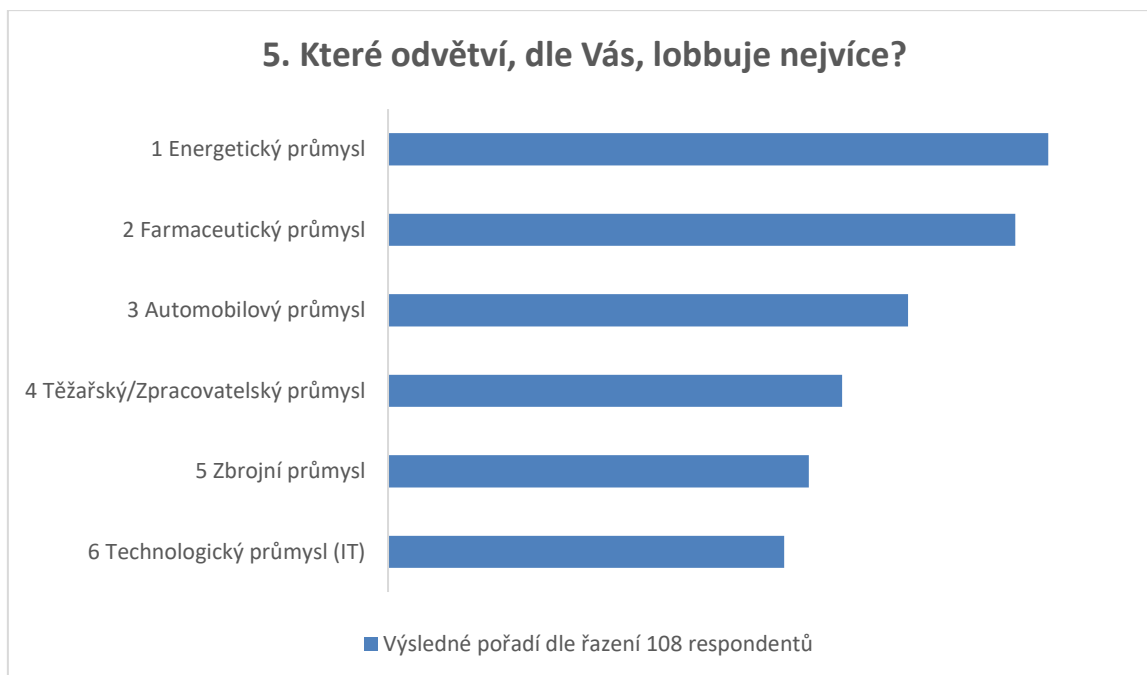
nesouhlasně, 38,9 % Spíše nesouhlasilo a 19,4 % Rozhodně nesouhlasilo. Užitečnost Spíše vnímá 41,7 % dotázaných. Zde jsou výsledky velmi podobné s šetřením Rekonstrukce státu. Lze tedy uvažovat o přesvědčení lidí v neefektivnost lobbingu jako nástroje informování a překládání expertních stanovisek. Také to může souviset s přesvědčením některých lidí, že jde vlastně pouze o přestrojenou korupci či že je lobbing dostupný pouze vlivným. Zde určitě lobbingu nepomáhá jeho spojování s řadou korupčních kauz, kterým je poté věnována velká mediální pozornost.



**Obr. 9** Dotazníkové šetření *Otázka 4*

Čtvrtá otázka byla také položena formou pěti podotázek s Likertovou škálou. Otázky v ní byly zaměřeny na názory na regulaci lobbingu. S výjimkou 2,8 % dotazovaných je pro všechny důležité vědět, kdo se zapojuje do legislativní tvorby a ovlivňuje zákony. 69,4 % oslovených to dokonce považuje za velice důležité. Daný výsledek by hovořil pro zavedení regulace lobbingu, díky čemuž by bylo veřejně dohledatelné, kdo se podílel a jak na přípravě legislativy. Obdobných výsledků dosáhl i spolek Regulace státu ve svém dotazníku. Je tedy vidět, že lidé požadují

transparentní politiku. Druhá podotázka se zaměřila na povinnost zákonodárců informovat o svých schůzkách s lobbisty a poradci. 41,7 % dotázaných odpovědělo, že by s touto povinností Rozhodně souhlasili a 47,2 % Spíše souhlasilo. Opět se tedy potvrzuje, že lidé požadují větší transparentnost. Pouhých 11,1 % dotázaných vyjádřilo Spíše nesouhlas. Výsledky jsou opět téměř totožné s těmi z dotazníku Rekonstrukce státu. Velmi obdobně dopadla i třetí podotázka řešící, zda by dotazovaní vnímali pozitivněji politiku, kdyby byl zveřejňován seznam lobbistů. 41,7 % dotázaných by politiku vnímalo Rozhodně pozitivněji a 44,4 % Spíše pozitivněji. Zde byl pozitivnější dopad existence registru lobbistů než v případě dotazníku Rekonstrukce státu, kde ale také převážily pozitivní názory na vnímání politiky spojené s existencí rejstříku lobbistů. Čtvrtá podotázka se ptala na názor, zda se při zavedení regulace lobbingu sníží korupce. 11,1 % dotazovaných uvedlo, že si Rozhodně myslí, že ano. 50 % dotázaných uvedlo názor Spíše souhlasný, 33,3 % si spíše myslí že k poklesu korupce by nedošlo a 5,6 % nevidí regulaci lobbingu jako nástroj pro snížení korupce. Výsledky jsou opět podobné s těmi v dotazníku Rekonstrukce státu. Již poněkolkáté z odpovědí vyplývá jistá skepse lidí k redukci korupce formou regulace. V případě zavedení regulace by záviselo hodně na konkrétní formě. Jistá míra korupce by se zajisté eliminovala, na velké potlačení korupce by ovšem musel být dobře připravený zákon nejen o lobbingu, protože ne každá korupční činnost může být vnímána jako forma lobbingu. S čímž souvisí i poslední podotázka k regulaci lobbingu, a to, zda je lobbistou i ten, kdo nabízí úplatky. Správně by úplatkář neměl být vůbec za lobbistu považován, protože účelem lobbingu je přesvědčit na základě faktů a argumentů. Úplatek není legitimním nástrojem lobbingu ani jakékoli jiné než trestné činnosti. Tento názor zastává 27,8 % dotázaných, dalších 36,1 % Spíše nesouhlasí s pojetím úplatkáře jako lobbisty. Ale poněkud překvapivě 11,1 % dotázaných Rozhodně souhlasí a 25 % Spíše souhlasí s tím, že lobbista je i ten, kdo nabízí úplatky. V tomto případě by opět mohlo pomoci silnější vymezení lobbingu a korupce např. formou regulace a zákonné definice lobbistické činnosti. Problémem je i fakt, že někteří lidé vnímají legální lobbing jako korupci.



**Obr. 10 Dotazníkové šetření Otázka 5**

Otázka 5 v dotazníkovém šetření byla zadána formou seřazení odvětví, dle množství lobbingových aktivit. Hlavním cílem otázky bylo zjistit, kam lidé řadí automobilový průmysl a jeho lobbingové aktivity. S jistým překvapením se na první místo dostal energetický průmysl, který zejména v Evropě není příliš lobbingově aktivním odvětvím. Výsledek je zřejmě dán aktuální situací kolem energetické krize a často řešené energetiky v médiích. Na druhé místo respondenti zařadili farmaceutický průmysl, který je celosvětově a zejména v USA lobbingově nejsilnějším odvětvím. Jak bylo zmíněno již v kapitole 5, farmaceutický průmysl částkami na lobbing převažuje násobně ostatní odvětví. Automobilový průmysl byl umístěn na třetí příčce z poskytnutého výběru. Reálně by ale z daného seznamu figuroval na předposlední, páté, příčce. Lobbingové výdaje automobilového průmyslu nejsou až tak závratné při srovnání s jinými odvětvími. Je to také dáno tím, že část lobbingových nákladů pokrývají jiné subjekty z automobilového sektoru jako např. asociace typu ACEA atd. Ale ani v případě zahrnutí těchto nákladů nebude automobilový průmysl figurovat na předních příčkách. V grafu na obrázku 3 v kapitole 5 je vidět, že lobbingové výdaje automotive v USA ho řadí až na 18. místo. Zato technologický průmysl, který byl v dotazníku umístěn až na poslední příčce, by se měl nacházet na druhém místě za farmaceutickým. Technologický průmysl je vzhledem k velkému množství regulací velmi aktivní v lobbingových aktivitách.

Poslední příčka z možného výběru by měla patřit zbrojnímu průmyslu, který ani v USA nepotřebuje investovat obří sumy do lobbingských aktivit. Výsledné řazení respondenty poukazuje na to, že vnímání lobbingských aktivit je ovlivněno děním ve světě a mediální pozorností. V současné energetické krizi a po koronavirové pandemii není zas tak překvapivé umístění energetického a farmaceutického průmyslu na přední příčky. Zajímavé je, jak poměrně vysoko byl umístěn automobilový průmysl, ale daný fakt může být opět ovlivněn větší pozorností věnované připravované normě Euro 7 a konci spalovacích motorů, proti kterým automobilový průmysl bojuje.



**Obr. 11 Dotazníkové šetření Otázka 6**

Šestou otázkou otazníku bylo: Domníváte se, že průmyslové společnosti aktivně lobbují v oblasti ochrany životního prostředí? Průmyslovými společnostmi byly zejména v kontextu dotazníku myšleny automobilky a dodavatelské společnosti. 57 respondentů, tedy 53 %, se domnívá, že průmyslové společnosti lobbují v oblasti ochrany klimatu. Množství respondentů, kteří odpověděli ano, bylo do jisté míry nečekané. Z výsledku vyplývá, že lidé vnímají snahu firem o změnu směrem k čistší a udržitelnější budoucnosti. V automobilovém průmyslu je u ochrany klimatu aktivním tématem podpora elektromobility a důraz na čisté zdroje energie. Tato zelená transformace průmyslu s sebou nese řadu legislativních změn, které lobbují

i průmyslové firmy s cílem nastavit spravedlivou a efektivní regulaci. Lobbying probíhá i na podporu ochrany klimatu a firmy mnohdy samy navrhuji ambicióznější cíle.

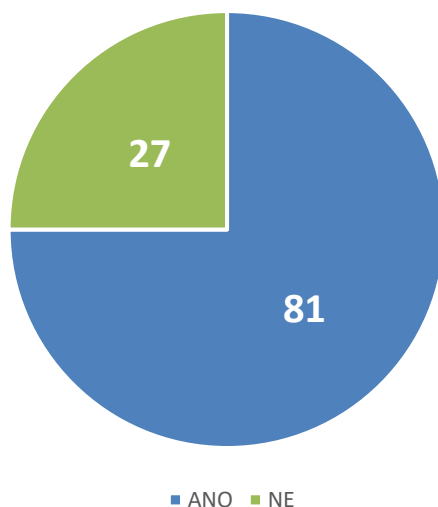


**Obr. 12 Dotazníkové šetření Otázka 7**

Otázka 7 pokládala otázku, zda může být společensko-ekonomický zájem postaven nad ochranu životního prostředí (např. schválením legislativy způsobem vyhovujícím velké firmě, která se významně podílí na HDP země). Společensko-ekonomickým zájmem bylo myšleno např. udržení zaměstnanosti, konkurenceschopnosti či zachování provozuschopnosti firem atd. 69 respondentů odpovědělo na danou otázku kladně. Tedy upřednostnili by společensko-ekonomické zájmy před těmi environmentálními. Tato situace skutečně nastala např. v roce 2022 s energetickou krizí způsobenou vysokými cenami alternativních zdrojů jako je zemní plyn. EU byla nucena mírně ustoupit se svými klimatickými cíli a povolit firmám vyšší spalování fosilních paliv či musela dočasně uznat jadernou energii jako tzv. čistou energii. Hlavním důvodem byly rostoucí náklady, které by mohly znamenat zastavení provozu některých firem a způsobit negativní společensko-ekonomické dopady rostoucí nezaměstnaností, klesajícím HDP atd.



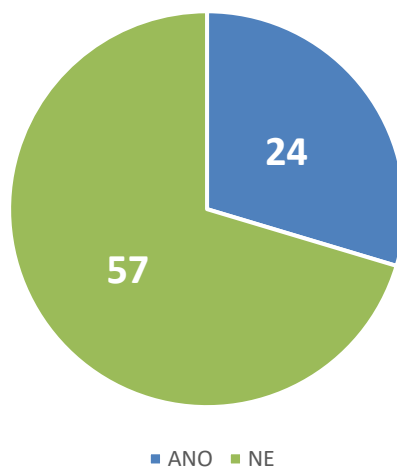
### 8. Vybavujete si kauzu Dieselgate?



**Obr. 13** Dotazníkové šetření Otázka 8

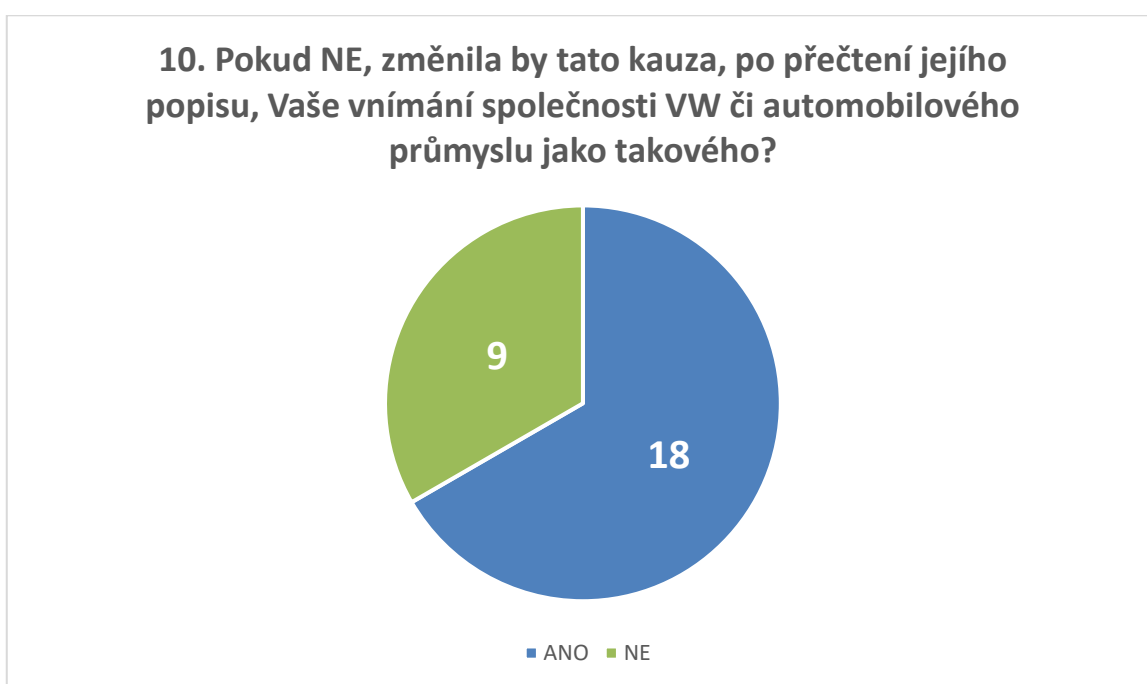
Osmá otázka zkoumala povědomí o kauze Dieselgate popisované v kapitole 7.1. 81 dotázaných si Dieselgate vybavuje. 27 dotázaným kauza nic neřekla, proto jim byla místo návazné otázky nejdříve stručně představena, aby si mohli udělat názor a odpovědět na poslední otázku dotazníkového šetření. Kauza Dieselgate byla v ČR řešena vzhledem ke vztahu ŠA a VW.

### 9. Pokud ANO, změnila tato kauza Vaše vnímání společnosti VW či automobilového průmyslu jako takového?



**Obr. 14** Dotazníkové šetření Otázka 9

Otázka 9 byla položena respondentům, kteří v otázce 8 uvedli, že si vybavují kauzu Dieselgate. Otázka se ptala, zda daná kauza změnila jejich vnímání společnosti VW nebo automobilového průmyslu jako takového. Cílem otázky bylo zjistit, jak moc mezi respondenty, poškodil Dieselgate pověst VW či automobilového průmyslu. 57 respondentů z 81 uvedlo, že Dieselgate jejich vnímání nezměnil. Vzhledem k rozsahu dané kauzy je tato statistika jistým překvapením. Dalo by se očekávat, že skandál takového rozsahu poškodí pověst provinilce. U VW se to ale stalo pouze krátkodobě a jen na některých trzích. Z odpovědi na tuto otázku lze usuzovat, že si VW očistil pověst a má stále velkou přízeň. Dobrou zprávou je i fakt, že nebyla poškozena pověst automobilového průmyslu jako takového.



**Obr. 15 Dotazníkové šetření Otázka 10**

Otázka 10 byla položena 27 respondentům, kteří na otázku 8 odpověděli NE, tedy že si nevybavují kauzu Dieselgate. Otázka jim byla položena po stručném představení kauzy. 18 z nich následně uvedlo, že daná kauza má sílu změnit jejich vnímání VW či automobilového průmyslu jako takového. Zde již odpovědi nebyly tolik překvapivé. Dalo se očekávat, že při představení takto rozsáhlé kauzy budou vzbuzeny negativní emoce. Obzvláště v případě, kdy daný respondent není obeznámen s postupem, který následoval po vyšetření kauzy. Tedy závazek VW napravit sebe a do jisté míry i způsobené škody a urychlení přechodu automobilového průmyslu k alternativním palivům.

## 9 Zákon o lobbingu a doporučení ve směru regulace lobbingu

Otázka, zda je vůbec nutné regulovat lobbing zvláštním zákonem se v ČR, ale i jinde ve světě, řeší několik let. V ČR se touto problematikou intenzivně zabývaly expertní stoly v roce 2011. Hned první setkání bylo věnováno tématu potřeby nového zákona o lobbingu nebo pouhé úpravy stávající legislativy (Smith, Prokeš, 2013, str. 57).

Hlavními cíli regulace lobbingu by mělo být posílení transparentnosti politiky, omezení klientelismu, eliminace korupce a zvýšení důvěryhodnosti lobbistů. Jedním z největších problémů lobbingu je jeho negativní vnímání veřejností.

Na druhou stranu, problémem regulace lobbingu je zejména jistý nárůst administrativy pro lobbisty i lobbované a nutnost zřízení kontrolního místa, které bude dohlížet na dodržování náležitostí. Při nesprávném zavedení regulace se experti také obávají přílišné kontroly ze strany státu, privilegování určité skupiny a omezení komunikace občanů s politiky (Smith, Prokeš, 2013, str. 58). Běžnou praktikou při zavádění regulace lobbingu je zřízení transparentních rejstříků, kde lobbující i lobbovaní vyplňují svoje schůzky a jejich účel. Pokud by byla povinnost zápisu do rejstříku stanovena příliš široce, vedla by administrativní zátěž k porušování povinnosti evidování schůzek nebo by mohla omezit schůzky občanů, kteří nejsou profesionálními lobbisty s politiky. Zároveň je ale nutné nastavit povinnost evidence schůzek v rejstříku tak, aby nestačilo pouze opustit např. vládní budovu a tím by se již schůzka stala „neformální“ a nemusela se evidovat.

Správné nastavení regulace lobbingu naráží na dilemata a byrokratickou zátěž. Náročný je i samotný proces přípravy zákona. Je běžné, že se k navrhovaným zákonům sejde několik stovek připomínek a pozměňovacích návrhů a je pak velmi časově náročné návrh zákona projednat. Ovšem, v rámci EU je ČR zavázána přijmout regulaci lobbingu do 31. března 2026, jinak přijde o možnost čerpat peníze v rámci fondu Národního plánu obnovy (Bartošová, 2021). Přesto stále svým způsobem spoléhá na systém samoregulace. Dlouho to vypadalo, že se vláda Petra Fialy nebude zákonnou regulací zabývat a pro přijetí regulace tedy bude mít ČR pravděpodobně pouhý jeden necelý rok. A to v případě, že se mu příští vláda bude okamžitě věnovat. Poměrně nečekaně ale předložilo ministerstvo spravedlnosti

30. listopadu 2022 do připomínkového řízení vládní Návrh zákona o lobbování<sup>46</sup> a Návrh zákona, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o lobbování<sup>47</sup>. Při pohledu na vládní návrh zákona o lobbingu předložený 30. listopadu 2022 do připomínkového řízení, je vidět silná inspirace dřívějším návrhem známým jako Sněmovní tisk 565. Navrhovaný zákon má 19 paragrafů a počítá s možnou účinností od 1. ledna 2025. Z hlediska obsahového návrh zákona působí jako jakýsi vymezující rámec bez významnějších cílů regulace. V zákoně je navržen registr spravovaný Úřadem pro dohled nad hospodařením politických stran a politických hnutí, který má zároveň provádět dohledovou činnost nad plněním povinností. Návrh dále obsahuje sankce za porušení povinností lobbistů a povinnost podávat zprávy o své činnosti, které již nejsou čtvrtletní, jak tomu bylo ve Sněmovním tisku 565, ale pololetní.

Při porovnání vládních návrhů zákonů o lobbingu z roku 2019 a 2022 si lze všimnout významné podobnosti. Je jasné, že nový zákon o lobbování vychází z již projednávaného návrhu, což je na jednu stranu dobrou zprávou, protože s ním je již část poslanců obeznámena. Z hlediska paragrafové délky je nově navrhovaný zákon delší o pouhý jeden paragraf. Paragrafová znění jsou až na drobné odchylky téměř totožná. Mírná úprava byla provedena v definici lobbisty, kterým je v novém návrhu i ten, kdo hodlá lobbovat v zájmu neurčitého okruhu osob. Definice tedy byla mírně rozšířena, ovšem toto rozšíření nemá zásadní vliv, pouze podrhuje, že zájem není jen vlastní či třetí osoby, ale může být i ve jménu např. veřejnosti.

Daný návrh zákona působí jako snaha splnit podmínky Evropské komise cestou nejmenších možných změn a s minimem administrativy tak, aby nebyl zákon příliš připomínkován a rozporován. Otázkou ale zůstává, zda může být takový zákon efektivní.

Při nastavování regulace je důležité zaměřit se zejména na oblasti nejlepšího možného vymezení lobbisty a lobbovaného, jasného definování hranice mezi lobbingem a korupcí a určit, kdo bude provádět dohled nad regulovanou lobbistickou činností. V navrhovaném zákoně stále chybí jasné vymezení hranice lobbingu

---

<sup>46</sup> Návrh zákona o lobbování ve VeKLEP dostupný 2022-12-06 z: <https://odok.cz/portal/veklep/material/ALBSCLNKNW48/>

<sup>47</sup> Návrh zákona, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o lobbování ve VeKLEP dostupný 2022-12-06 z: <https://odok.cz/portal/veklep/material/ALBSCLNK8YRH/>

a definice lobbovaného opět nezasahuje až na úroveň krajů a obcí čímž zmenšuje definici a působnost lobbingu.

Povinná zákonná regulace lobbingu je zcela jistě efektivnější a lépe vymahatelná. Zároveň může být doplněna nepovinnou složkou, jakou jsou například etické kodexy lobbistů. Regulace by měla obsáhnout nejen legislativní proces, ale i exekutivu. Tím lze dosáhnout větší transparentnosti. Činnost lobbistů by měla být regulována nejlépe nezávislou nevládní organizací, případně zvláštní entitou některého z ministerstev, která bude moci kontrolovat činnosti lobbistů a lobbovaných, vedení rejstříků schůzek, provádět šetření a uvalovat sankce za porušení. Za vzniklou administrativní zátěž by ovšem bylo vhodné lobbisty jistým způsobem kompenzovat např. umožnit jim snazší přístup k legislativním informacím pomocí specifického portálu.

Definice lobbisty by měla počítat s tím, že se daná činnost dá vykonávat jak v zaměstnaneckém vztahu, tak i formou najmutí externího subjektu – lobbistického prostředníka. Je tedy nutné, aby lobbing nebyl definován jako např. živnostenská činnost, což byl jeden z dřívějších návrhů regulace v ČR. Jako lobbista by mohl být považován člověk, jehož pracovní náplní je alespoň z určitého procenta např. z minimálně 50 % kontakt s politicky exponovanou osobou za účelem konzultace, přípravy, přesvědčování, doplnění či změny legislativy a souvisejících činností spadajících pod případnou regulaci lobbingu. Nastavením určitého procenta pracovní náplně lze předejít situaci, kdy je za lobbistu považována každá osoba, která je v kontaktu s politicky exponovanou osobou. Zároveň by se tímto dalo předejít situaci, kdy lobbista nevykáže za sledované období žádnou lobbistickou činnost, protože se např. s lobbovaným domluvil, že uskutečněnou schůzku nebudou ani jeden evidovat. Nový návrh zákona o lobbování z roku 2022 bere jako hlavní pro definici lobbisty soustavnost lobbování. Tedy to, že lobbista provádí lobbistickou činnost ve větším rozsahu nebo opakovaně a systematicky. Zároveň se nemusí jednat o jeho hlavní činnost, ale stačí znaky pravidelnosti a opakování lobbistického jednání.

Česká republika se správně snaží postavit regulaci lobbingu na základě zkušeností jiných zemí, zejména Polska a Rakouska. Obě regulace byly představeny v kapitole 4 této práce. Obzvláště důležité je teď u nového vládního návrhu z listopadu 2022, aby neztroskotal na množství připomínek a drobných definic jako Sněmovní tisk

565, u kterého ani ve třetím čtení stále někteří poslanci nechápali jeho cíl a smysl. Tehdejší ministryně spravedlnosti Marie Benešová musela během rozpravy vysvětlovat základní princip regulace lobbingu a opakovat důvody pro existenci takové regulace v ČR: „Pokud jde o lobbing, tak samozřejmě je to nová materie, takže nemáme nějaká výkladová stanoviska, ta se budou rodit. Ale na něco lze reagovat hned. Tento zákon má Francie, například Litva, Polsko, takže celá řada evropských států. Myslím si, že jsme naopak jedni z posledních. Požaduje to po nás GRECO, požaduje to Evropa, tak jsme se snažili přizpůsobit“ (Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR, 2021). Se svojí připomínkou vystoupil i poslanec Jan Hrnčíř, který podotkl: „Ten problém, o kterém se diskutuje, a většina lidí to i tak vnímá, že vlastně lobbing je spojený s korupcí, což ve skutečnosti není pravda, a ani ten návrh zákona, jak je předložen a napsán, tak v podstatě korupci zabránit ani nemůže“ (Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR, 2021).

Komentář poslance Hrnčíře je relevantní i pro nový návrh zákona o lobbingu z listopadu 2022, který zatím také jasně a srozumitelně nedefinuje odlišení lobbingu od korupce. V takovém případě o tomto odlišení rozhodují soudy při výkladu zákonů u konkrétních soudních řízeních a podle zkušeností popsanych v kapitole 1.5 přihlédnou spíše k definici korupce a uplatnění trestního práva.

V zákoně o lobbingu by tedy mělo být jasně napsáno, že lobbistická činnost spočívá v konzultaci, přípravě, přesvědčování, doplnění či změně legislativy a související činnostech, za které lobbistovi náleží odměna, která nemůže být považována za akt přímého ani nepřímého úplatkářství, pokud je zřejmé, že odměna pochází od subjektu, pro který je lobbistická činnost prováděna a odpovídá v přiměřené míře vynaloženému úsilí a nákladům lobbisty. Lobbista nemůže za svoji činnost požadovat odměnu od lobbovaného.

Zákon o lobbingu by měl být v ČR přijat. Jedním z hlavních důvodů je podmínka Evropské komise. Dále by tímto krokem mohla ČR veřejně deklarovat pokračující snahu o snížení korupce a zvýšení transparentnosti legislativního procesu. CPI ČR stále dává prostor pro zlepšení. I z dotazníkového šetření provedeného pro tuto diplomovou práci vyplynulo, že česká veřejnost stojí o transparentní politiku a přehled těch, kdo ovlivňují zákony dosažitelný pomocí rejstříku lobbistů.

Problémem pro přijetí zákona o lobbingu by ale mohly být politické hry. Nově navržený zákon je svým způsobem dílem vládní koalice SPOLU v čele s Petrem Fialou z ODS. V opozici jim stojí hnutí ANO v čele s Andrejem Babišem, které bylo navrhovatelem dřívějšího zákona o lobbingu z roku 2019, který byl silně rozporován ODS a TOP 09. Je tedy možné, že opozice bude návrh zákona rozporovat a připomínkovat, tak jako to činily opoziční strany vládě Andreje Babiše, čímž dojde ke zdržením v projednávání zákona a jeho případné implementaci.

Nový návrh zákona o lobbingu vychází z toho minulého a nereflektuje příliš množství připomínek vznesených mezi lety 2019 a 2021 k minulému návrhu, Sněmovnímu tisku 565. Reálně tedy došlo pouze k drobným změnám, ale zákon jako takový má stále omezenou věcnou působnost a zasahuje pouze zákonodárnou moc. Nezahrnuje např. žádným způsobem lobbování ve specifických oblastech veřejných zakázek či dotací. Kvůli těmto nedostatkům lze předpokládat množství připomínek a pozměňovacích návrhů, které by mohly vést k opakování situace z roku 2021, kdy se nepovedlo výslednou podobu zákona projednat.

## Závěr

Diplomová práce představila v teoretické i praktické rovině lobbying a korupci a odlišila od sebe tyto dvě praktiky. Lobbying byl v diplomové práci popsán jako legitimní nástroj demokraticky fungujících států byl definován na základě několika definic z různých časových období. Práce dále představila druhy lobbyingu, které se dělí nejen na přímý a nepřímý. Definovány byly i strany účastníci se lobbyingu a jejich role. V části věnované korupci byla představena tenká hranice mezi lobbyingem a korupčním jednáním způsobená mimo jiné tím, že v ČR zatím neexistuje legislativní úprava lobbyingu a činnost lobbistů není jasně definována. Tento problém se v diplomové práci objevil vícekrát. V rámci zhodnocení korupčního jednání a lobbyingu byla představena i problematika „revolving door“, se kterou se potýkají osoby přecházející mezi soukromým a veřejným sektorem.

Druhá kapitola diplomové práce představuje podrobněji historický vývoj lobbyingu od prvních počátků k dob starého Říma, kdy roli lobbisty ve své podstatě zastával tribun lidu. Dále je konkrétně popsána historie lobbyingu v jeho „kolébce“, tedy v USA. Práce řešila výskyt první lobbistické činnosti i vznik pojmu lobbying. Současně byl představen i vznik amerického automobilového lobbyingu v dobách Henryho Forda. Dále práce popisuje historický vývoj lobbyingu ve Velké Británii a v Evropské unii. Součástí popisu lobbyingu v EU je i popis legislativního procesu EU procedurou spolurozhodování a popsány byly i momenty, při kterých vstupuje do procesu lobbistická činnost. Podkapitola byla věnována také vývoji lobbyingu v ČR. Lobbying v ČR je poměrně novým tématem, což je dáno zejména totalitní minulostí. V rámci popisu vývoje lobbyingu byl popsán i vznik zájmových skupin, které jsou nedílnou součástí lobbistické činnosti.

Speciální kapitola byla věnována změnám, které přinesla do světa lobbyingu pandemie COVID-19, která zapříčinila přesun jednání do online prostředí a pozměnila priority států a legislativy. Lobbying byl v době pandemie silnější, jak potvrzují čísla z USA, a větší důraz byl kladen na zachování provozuschopnosti firem. Některé dokonce lobbovaly za možnost očkovat prioritně své zaměstnance. Činnost států v době pandemie byla ale také kritizována. Podle environmentalistů např. EU příliš ustoupila firmám v plnění závazků k ochraně životního prostředí. Problematicky působilo také rozdělování peněz z fondů na podporu firem,



kteřé musely kvůli pandemii zastavit svoji provozní činnost. Z dané zkušenosti vyplynulo ponaučení a varování v souvislosti s krizovým lobbyingem, který byl následně praktikován i v následující energetické a válečné krizi.

Diplomová práce také konkrétně představuje a zkoumá zákonnou regulaci lobbyingu zavedenou ve světě. Cílem této části bylo představit formy regulace lobbyingu, samotný přístup k lobbyingu a objevit potenciální inspiraci pro českou regulaci. Daná část práce je rozdělena na podkapitoly dle období, ve kterém regulace lobbyingu v určitých zemích vzniká. Nejstarší regulaci mají USA, Německo a Kanada. Práce zkoumá silné a slabé stránky regulace vybraných států a prezentuje i důvody, které vedly k zavedení regulace místními vládami. Specificky je věnována větší pozornost pokusům o nastavení regulace lobbyingu v ČR. Popsány byly všechny významné snahy o nastavení regulace včetně nedávného Sněmovního tisku 565 z roku 2019 a nového návrhu zákona o lobbying z roku 2022. Současně byl do této podkapitoly zahrnut popis legislativního procesu v ČR a vstup lobbyingu do daného procesu. Dále byla představena regulace v mezinárodních uskupeních jako je EU či OECD, které aktivně vydává doporučení členským státům, jak regulovat lobbying.

Pátá kapitola posunula diplomovou práci z teoretičtější do praktické roviny se zaměřením na aplikaci lobbyingu v automobilovém průmyslu. Automobilový průmysl je silným odvětvím a několik států je na něm do jisté míry závislých. To dává automobilovému průmyslu jistou sílu, kterou může uplatnit při prosazování svých zájmů. Práce konkrétně popisuje sílu českého a amerického automobilového lobbyingu. Srovnány byly také výdaje nejvíce lobbujičích automobilek v USA a EU. S lobbistickou činností automobilek souvisí zájmové skupiny v podobě sdružení, asociací a komor. Práce představuje několik takových zájmových skupin, které jsou významné pro všechny automobilky, s důrazem na několik významných pro ŠKODA AUTO a.s. U českých zájmových skupin byly popsány i vazby na největší českou automobilku.

Práce konkrétně představila hlavní zaměření automobilové lobby posledních cca třiceti let, kterým je problematika životního prostředí a emisních limitů. Automobilky se dlouhodobě zavazují k ochraně životního prostředí, ale bez závazné regulace nevynakládají dostatečné úsilí k pozitivním změnám. A v momentech, kdy je projednávána regulace, usilují o její zredukování či úplné zamítnutí. Práce popisuje konkrétní případy, kdy velmi silný německý automobilový průmysl využíval

svoje vazby na německou vládu k zrušení či zredukování plánované regulace. Větší pozornost je věnována tématu stanovování flotilových emisních cílů, kde byl analyzován postup automobilové lobby a způsoby, jak vstupovala do přípravy daných emisních cílů. Pro kontrast byla popsána i lobbingová situace z USA, kde na rozdíl od EU lobbují automobilky spolu s environmentalisty, protože se primárně snaží o rozšíření daňové podpory na nákup nízko a bezemisních vozidel. Zatímco v EU se automobilky stále spíše snaží zachránit vozy se spalovacími motory.

Diplomová práce dále zkoumala negativní aspekty lobbingu formou představení a analýzy skandálů automobilek pojící se právě s lobbistickou praxí. Pravděpodobně nejznámější z těchto kauz byl popisovaný Dieslegate, který byl vnímán jako zrada koncernu VW vůči německé vládě, která silně automobilový průmysl a jeho lobby podporovala. Pohled veřejnosti na Dieslegate a vnímání společnosti VW bylo v práci zkoumáno dále v dotazníkové šetření. Dalším skandálem pojícím se s automobilovou lobby, který byl v diplomové práci rozebrán je únik informací o předčasném informování ACEA o nadcházející připravované regulaci ze strany Evropské komise. ACEA díky tomu získala důležitý čas navíc, který jí umožnil připravit podklady a scénáře, kterými mohla ovlivňovat národní vlády a prosadit svoji požadovanou formu regulace. Posledním představeným problémem, pojícím se s automobilovou lobby, bylo odmítnutí VW informovat svoje akcionáře o souladu lobbingových aktivit s environmentálními cíli společnosti. Problémem byl silně negativní přístup VW k diskusi na toto téma, zatímco jiné automobilky, např. BMW nebo Mercedes-Benz, své akcionáře o dané věci informovaly. VW v době psaní této práce čelil žalobě podané nespokojenými akcionáři.

Osmá kapitola práce analyzuje provedené dotazníkové šetření, ve kterém celkem 108 osob vyjádřilo svoje názory v oblastech chápání a regulace lobbingu a jeho vztahu k automobilovému průmyslu. Z provedeného elektronického dotazníkového šetření vyplynulo, že většina oslovených alespoň částečně chápe pojem lobbing a dovede ho přiřadit k určitým činnostem. Dotazníkovým šetřením bylo dále vyvráceno, že by se společnost dívala na lobbing jako na vznešené pojmenování pro korupci a většina dotázaných se domnívala, že lobbing je zela běžnou praktikou v západních zemích a že je užitečným nástrojem pro informování politiků.

V otázkách regulace se téměř všichni vyslovily pro důležitost transparentnosti politiky a legislativní tvorby. Výrazná většina odpověděla, že by zákonodárci měli informovat o svých schůzkách a při existenci seznamu lobbistů by vnímali politiku pozitivněji. Větší část oslovených se také domnívá, že regulace lobbingu by mohla vést ke snížení korupce. Výsledky této první části dotazníku byly porovnány s dotazníkovým šetřením skupiny Rekonstrukce státu provedeným v lednu 2021. Z porovnání výsledků vyplynulo, že obě skupiny respondentů vnímaly lobbing velmi podobně a skupina respondentů oslovená dotazníkem vzniklým pro účely této práce byla dokonce pozitivnější k zavedení regulace a její efektivity. Druhá část dotazníku se zaměřila na vnímání automobilového lobbingu, který respondenti vnímali jako silnější, než ve skutečnosti je. Zároveň se ale provedením dotazníkového šetření potvrdilo, jak významnou roli hrají média a aktuální situace ve světě, protože na první místo v nejvíce lobbujícím odvětví umístili respondenti energetický průmysl. Ten ve skutečnosti nevynakládá takové úsilí a finance na lobbistickou činnost. Zajímavým zjištěním byl názor respondentů na otázku, zda se domnívají, že průmyslové firmy aktivně lobbují v oblasti ochrany životního prostředí. Že ano odpověděla pouze mírná většina, přičemž i průmyslové společnosti aktivně lobbují za ochranu životního prostředí. Automobilky se například snaží vytvořit legislativní prostředí pro rychlejší rozvoj elektromobility. Dotazník také vnesl otázku vnímání koncernu VW po skandálu Dieselpgate. Překvapivě, obeznámení respondenti spíše uvedli, že daná kauza nikterak nezměnila jejich vnímání VW. Výsledky tedy potvrdily silnou pozici, kterou si v automobilovém světě drží VW i přes různé kauzy a společenské problémy.

Závěrečná část práce nahlíží na regulaci lobbingu a prezentuje doporučení ve směru české regulace lobbingu takovým způsobem, aby regulace plnila svůj účel a zároveň nepoškozovala příliš lobbistické aktéry zbytečnou administrativou. V této části je doporučeno vymezení lobbingu a jeho jasně definované odlišení od korupce. Dále jsou zhodnocena slabá místa dřívějšího Sněmovního tisku 565 a nové regulace lobbingu z konce roku 2022.

Zhodnocení v budoucnu snad zavedené regulace lobbingu dle legislativního návrhu z roku 2022 a jeho následný dopad na konkrétní odvětví by mohl být vhodným tématem pro navázání na tuto práci. Zajímavé by také určitě bylo konkrétně zanalyzovat lobbingové aktivity a legislativní změny související s přípravou

průmyslové zóny Plzeň – Líně, kde by mohl potenciálně koncern VW postavit továrnu na baterie.

## Seznam literatury

- ACEA. ACEA [online]. 2022 [cit. 2022-10-27]. Dostupné z: <https://www.acea.auto/>
- ALLIANCE FOR AUTOMOTIVE INNOVATION. Alliance for Automotive Innovation. *Alliance for Automotive Innovation* [online]. 2022 [cit. 2022-10-27]. Dostupné z: <https://www.autosinnovate.org/>
- APPC. History of Lobbying & the APPC. *Association of Professional Political Consultants* [online]. 2022 [cit. 2022-08-27]. Dostupné z: <https://www.appc.org.uk/about-us/history-of-lobbying-the-appc/>
- ARCHER, Greg. Most carmakers will meet their 2021 CO2 targets. Here's how. *Transport & Environment* [online]. 2 May 2018 [cit. 2022-11-05]. Dostupné z: <https://www.transportenvironment.org/discover/most-carmakers-will-meet-their-2021-co2-targets-heres-how/>
- AUTOMOTIVE NEWS EUROPE. EU reaches deal for ban on new combustion-engine cars from 2035. *Automotive News Europe* [online]. 27 October 2022 [cit. 2022-11-06]. Dostupné z: <https://europe.autonews.com/environmentemissions/eu-reaches-deal-ban-new-combustion-engine-cars-2035>
- AUTOSAP. Obecné základní přehledy o českém automobilovém průmyslu. *AutoSAP* [online]. 2022a [cit. 2022-10-16]. Dostupné z: <https://autosap.cz/zakladni-prehledy-automotive/obecne-zakladni-prehledy/>
- AUTOSAP. AutoSAP: Sdružení Automobilového Průmyslu. *Sdružení Automobilového Průmyslu* [online]. 2022b [cit. 2022-10-27]. Dostupné z: <https://autosap.cz/>
- AUTOVISTA24. Volkswagen rejects challenge on climate-lobbying activities. *Autovista24: Part of Autovista Group* [online]. 13 April 2022 [cit. 2022-11-26]. Dostupné z: <https://autovista24.autovistagroup.com/news/volkswagen-rejects-challenge-on-climate-lobbying-activities/>
- BAGGOTT, Rob. *Pressure groups today*. Manchester: Manchester University Press, 1995. ISBN 0-7190-3579-1.

BALSER, Markus, Klaus OTT a Katja RIEDEL. So schützte der Verkehrsminister VW vor einer Sammelklage. *Süddeutsche Zeitung* [online]. 18. 10. 2016 [cit. 2022-11-13]. Dostupné z: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/verbraucherschutz-so-schuetzte-der-verkehrsminister-vw-vor-einer-sammelklage-1.3210510>

BARTOŠOVÁ, Jana. Lobbistická stopa. Nástroj na zprůhlednění lobbingu. *Ekonomický deník* [online]. 9.12.2021 [cit. 2022-09-07]. Dostupné z: <https://ekonomickydenik.cz/lobbisticka-stopa-vlada-podporila-navrh-zakona-o-zpruhledneni-lobbingu/>

BAUER, Elizabeth, Piotr PIELUCHA a Marie THIEL. *Lobbying regulation framework in Poland* [online]. Brussels: European Parliamentary Research Service, 2016 [cit. 2022-10-13]. Dostupné z: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/595848/EPRS\\_BRI\(2016\)595848\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/595848/EPRS_BRI(2016)595848_EN.pdf)

BAŽANTOVÁ, Ilona, ed. *Lobbing a korupce při tvorbě veřejné politiky*. Praha: Prospektrum, 2007. ISBN 978-80-7175-144-1.

BECKER, Markus, Christoph SCHULT a Gerald TRAUFFETTER. Abgasplan der EU-Kommission: Berlin will deutsche Autoindustrie schützen. *Spiegel: Mobilität* [online]. 7. 11. 2017 [cit. 2022-11-06]. Dostupné z: <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/autoindustrie-berlin-bremst-co2-plan-der-eu-kommission-a-1176859.html>

BITONTI, Alberto, Phil HARRIS a Claudia MARIOTTI. Lobbying and Public Affairs in Europe: Some Comparative Remarks. In: BITONTI, Alberto a Phil HARRIS, ed. *Lobbying in Europe* [online]. London: Palgrave Macmillan UK, 2017, s. 351-362 [cit. 2022-09-06]. ISBN 978-1-137-55255-6. Dostupné z: DOI:10.1057/978-1-137-55256-3\_32

BOLDUC, Douglas A. Volvo leaves door open for ACEA collaboration. *Automotive News Europe* [online]. 3 August 2022 [cit. 2022-10-27]. Dostupné z: <https://europe.autonews.com/automakers/volvo-leaves-door-open-acea-collaboration>

BORKOVEC, Aleš. RIA a zlepšení českého legislativního procesu. In: BAŽANTOVÁ, Ilona a kol. *Lobbing a korupce při tvorbě veřejné politiky*. Praha: Prospektrum, 2007, s. 105-110. ISBN 978-80-7175-144-1.

BROWNELL, Richard. Lobbying at the Willard Hotel. *Boundary Stones: WETA's local history website* [online]. Washington, D. C., 24.6.2016 [cit. 2022-10-01]. Dostupné z: <https://boundarystones.weta.org/2016/06/24/lobbying-willard-hotel>

CALIFORNIA AIR RESOURCES BOARD. California moves to accelerate to 100% new zero-emission vehicle sales by 2035: CARB approves first-in-nation ZEV regulation that will clean the air, slash climate pollution, and save consumers money. *California Air Resources Board* [online]. 25 August 2022 [cit. 2022-11-11]. Dostupné z: <https://ww2.arb.ca.gov/news/california-moves-accelerate-100-new-zero-emission-vehicle-sales-2035>

CAMA, Timothy. EV tax credit fight sparks lobbying frenzy. *E&E News: EnergyWire* [online]. 31. 07. 2019 [cit. 2022-11-12]. Dostupné z: <https://www.eenews.net/articles/ev-tax-credit-fight-sparks-lobbying-frenzy/>

CANADY, Charles T. LOBBYING DISCLOSURE ACT OF 1995: REPORT to accompany H.R. 2564. *United States House of Representatives* [online]. 14 November 1995 [cit. 2022-10-13]. Dostupné z: <https://lobbyingdisclosure.house.gov/HReport104-339.pdf>

CARBON CREDITS. Tesla Carbon Credit Sales Jump by 116%. *Carbon Credits* [online]. 21 April 2022 [cit. 2022-11-12]. Dostupné z: <https://carboncredits.com/tesla-regulatory-carbon-credit-sales-jumps-116/>

CARBON MARKET WATCH. *Never Wasting a Crisis: INDUSTRY CLIMATE LOBBYING DURING THE COVID-19 PANDEMIC EXPOSED* [online]. May 2020 [cit. 2022-09-07]. Dostupné z: <https://carbonmarketwatch.org/wp-content/uploads/2020/05/Never-wasting-a-crisis-1.pdf>

CÍSAŘ, Ondřej. *Občanská společnost, kvalita demokracie, dobré vládnutí: Projekt „Česko hledá budoucnost“*. 2012.

CORPORATE EUROPE OBSERVATORY. Leak shows Commission giving inside information to car lobby on new emissions tests. *Corporate Europe Observatory* [online]. 16. 03. 2016 [cit. 2022-11-20]. Dostupné z: <https://corporateeurope.org/en/power-lobbies/2016/03/leak-shows-commission-giving-inside-information-car-lobby-new-emissions-tests>

CREMER, Andreas a Jan SCHWARTZ. Volkswagen fined one billion euros by German prosecutors over emissions cheating. *Reuters* [online]. 13 June 2018 [cit. 2022-11-19]. Dostupné z: <https://www.reuters.com/article/us-volkswagen-emissions-dieselgate-idUKKBN1J92AI>

CREPAZ, Michele a Raj CHARI. Assessing the validity and reliability of measurements when evaluating public policy. *Journal of Public Policy* [online]. Cambridge University Press, September 2018, 9 January 2017, **38**(3), 275-304 [cit. 2022-10-13]. ISSN 1469-7815. Dostupné z: doi:10.1017/S0143814X16000271

CREPAZ, Michele. Investigating the robustness of lobbying laws: Evidence from the Austrian case. *Interest Groups & Advocacy* [online]. 2016, **5**(1), 5-24 [cit. 2022-10-13]. Dostupné z: DOI:10.1057/iga.2015.12

ČESKÁ ŽENSKÁ LOBBY. Historie ČŽL. *Česká ženská lobby* [online]. 2015 [cit. 2022-09-06]. Dostupné z: <https://czlobby.cz/cs/historie-czl>

ČTK. Nejvíc peněz z programu Antivirus dostaly podle Úřadu práce automobilka i firma s e-shopy. *IRozhlas* [online]. 27. ledna 2022 [cit. 2022-09-07]. Dostupné z: [https://www.irozhlas.cz/ekonomika/antivirus-skoda-auto-datart-paradise-casino-admiral-koronavirus\\_2201271458\\_pj](https://www.irozhlas.cz/ekonomika/antivirus-skoda-auto-datart-paradise-casino-admiral-koronavirus_2201271458_pj)

DIALER, Doris a Margarethe RICHTER, ed. *Lobbying in the European Union: Strategies, Dynamics and Trends* [online]. Cham: Springer, 2018 [cit. 2022-09-03]. ISBN 978-3-319-98800-9. Dostupné z: DOI:10.1007/978-3-319-98800-9

DVOŘÁKOVÁ, Daniela a Michal PETRŮJ. Lobbying in the European union: regulation and public sector economics perspective. *Acta Universitatis Agriculturae et Silviculturae Mendelianae Brunensis* [online]. 2013, 2013, **61**(2), 327-333 [cit. 2022-09-02]. Dostupné z: doi:DOI:10.11118/actaun201361020327

ELEKTROMOBILNÍ PLATFORMA. Elektromobilní platforma. *Elektromobilní platforma* [online]. 2022 [cit. 2022-10-28]. Dostupné z: <https://www.eplatforma.cz/>

EUROPEAN BATTERY ALLIANCE. European Battery Alliance: NETWORK. *European Battery Alliance* [online]. 2022 [cit. 2022-10-27]. Dostupné z: <https://www.eba250.com/about-eba250/network/>



EUROPEAN COMMISSION. CO<sub>2</sub> emission performance standards for cars and vans. *European Commission* [online]. 2022 [cit. 2022-11-06]. Dostupné z: [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-emissions/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/co2-emission-performance-standards-cars-and-vans\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-emissions/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/co2-emission-performance-standards-cars-and-vans_en)

EUROPEAN COURT OF AUDITORS. *The EU's response to the "dieselgate" scandal: Briefing Paper* [online]. 2019 [cit. 2022-11-19]. Dostupné z: [https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/brp\\_vehicle\\_emissions/brp\\_vehicle\\_emissions\\_en.pdf](https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/brp_vehicle_emissions/brp_vehicle_emissions_en.pdf)

EUROPEAN PARLIAMENT. EMIS questions to Dr Paul Greening (ACEA): EMIS hearing of 14 July 2016. *European parliament* [online]. 2016 [cit. 2022-11-20]. Dostupné z: [https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/116004/20160714-ACEA\\_w%20compliance%20rules.pdf](https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/116004/20160714-ACEA_w%20compliance%20rules.pdf)

EUROSTAT. Greenhouse gas emissions by source sector, EU. *Eurostat* [online]. 2022 [cit. 2022-10-30]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Greenhouse\\_gas\\_emissions\\_by\\_source\\_sector,\\_EU,\\_2020.png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Greenhouse_gas_emissions_by_source_sector,_EU,_2020.png)

EVERS-HILLSTROM, Karl. Coronavirus stimulus spurs near-record first-quarter lobbying spending. *OpenSecrets* [online]. 24 April 2020 [cit. 2022-09-07]. Dostupné z: <https://www.opensecrets.org/news/2020/04/coronavirus-stimulus-spurs-lobbying/>

EVROPSKÁ KOMISE. Evropská bateriová aliance: za pouhý rok bylo při zavádění výroby baterií v Evropě dosaženo velkého pokroku. *Evropská komise* [online]. 2018 [cit. 2022-10-27]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/IP\\_18\\_6114](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/IP_18_6114)

EVROPSKÁ KOMISE. Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs: European Battery Alliance. *Evropská komise* [online]. 2022 [cit. 2022-10-27]. Dostupné z: [https://single-market-economy.ec.europa.eu/industry/strategy/industrial-alliances/european-battery-alliance\\_cs](https://single-market-economy.ec.europa.eu/industry/strategy/industrial-alliances/european-battery-alliance_cs)

EVROPSKÝ PARLAMENT. *Lobbistické skupiny a transparentnost* [online]. 2022 [cit. 2022-09-03]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/at-your-service/cs/transparency/lobby-groups>

EVROPSKÝ PARLAMENT. Poslanci EP: Kateřina Konečná - Uskutečněné schůze. *Evropský parlament* [online]. 13. 04. 2022 [cit. 2022-10-23]. Dostupné z: [https://www.europarl.europa.eu/meps/cs/23699/KATERINA\\_KONECNA/meetings/past#detailedcardmep](https://www.europarl.europa.eu/meps/cs/23699/KATERINA_KONECNA/meetings/past#detailedcardmep)

EVROPSKÝ VEŘEJNÝ OCHRÁNCE PRÁV. Ethical lobbying in a post-COVID world: Global Public Affairs Forum, Paris. *Evropský veřejný ochránce práv* [online]. 17. září 2021 [cit. 2022-09-07]. Dostupné z: <https://www.ombudsman.europa.eu/cs/speech/en/146894>

FEDERAL ELECTION COMMISSION. Political Action Committees (PACs). *Federal Election Commission: United States of America* [online]. 2022 [cit. 2022-08-27]. Dostupné z: <https://www.fec.gov/press/resources-journalists/political-action-committees-pacs/>

FORUM FOR MOBILITY AND SOCIETY. Forum for Mobility and Society: About us. *Forum for Mobility and Society* [online]. 2022 [cit. 2022-11-05]. Dostupné z: <http://www.debatingmobility.eu/>

FRIGESSI DI RATTALMA, Marco, ed. *The Dieselgate: A Legal Perspective*. Cham: Springer, 2017. ISBN 978-3-319-48322-1.

GALKOWSKI, Juliusz. Poland's experience of developing and implementing the Act on Legislative and Regulatory Lobbying. In: OECD. *Lobbyists, Government and Public Trust: Increasing Transparency through Legislation*. Paris: OECD, 2009, s. 127-58. ISBN 978-92-64-07336-4.

GAMMELIN, Cerstin, Javier CÁCERES a Silke BIGALKE. Kampf gegen harte CO2-Auflagen: Oettinger, Freund der Autoindustrie. *Süddeutsche Zeitung* [online]. 2. 10. 2015 [cit. 2022-11-05]. Dostupné z: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/kampf-gegen-harte-co2-auflagen-oettinger-freund-der-autoindustrie-1.1492871>

GINTER, Jindřich a Tomáš VOLF. Škoda Auto má připravená vlastní očkovací střediska. *Novinky* [online]. 29.12.2020 [cit. 2022-09-07]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/koronavirus-skoda-auto-ma-pripravena-vlastni-ockovaci-strediska-40346432>

GISLAM, Steven. Stellantis quits ACEA & launches Freedom of Mobility Forum. *Industry Europe* [online]. 15 June 2022 [cit. 2022-10-27]. Dostupné z: <https://industryeurope.com/sectors/transportation/stellantis-quits-acea-launches-freedom-of-mobility-forum/>

GRAZIANO, Luigi. Lobbying and the Public Interest. In: CLAEYS, Paul-H. *Lobbyisme, pluralisme et integration europeenne: Lobbying, Pluralism and European Integration*. Éditions Scientifiques Internationales. Bruxelles: Peter Lang, 1999, s. 43. ISBN 978-90-5201-803-4.

*History, Art & Archives United States House of Representatives: Lobbying in the Lobby* [online]. 2015 [cit. 2022-07-30]. Dostupné z: <https://history.house.gov/Blog/2015/January/01-21-Lobby/>

HAAS, Tobias a Hendrik SANDER. *THE EUROPEAN CAR LOBBY: A CRITICAL ANALYSIS OF THE IMPACT OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY* [online]. Brussels: Rosa-Luxemburg-Stiftung, 2019 [cit. 2022-10-30]. Dostupné z: <https://www.rosalux.eu/en/article/1477.the-european-car-lobby.html>

HK ČR. Připomínkování legislativy. *Hospodářská komora České republiky* [online]. 2022 [cit. 2022-10-28]. Dostupné z: <https://www.komora.cz/legislativa/Pripominkovani-legislativy/>

HOSPODÁŘSKÁ KOMORA ČESKÉ REPUBLIKY. Pravidla pro připomínkování české legislativy. *Hospodářská komora České republiky* [online]. 2020 [cit. 2022-10-13]. Dostupné z: <https://komora.cz/legislativa/ceska-legislativa-a-normy/>

HREBENAR, Ronald J. *Interest Group Politics in America*. 3rd ed. New York: M.E. Sharpe, 1997.

HREBENAR, Ronald J. a Bryson B. MORGAN. *Lobbying in America: A Reference Handbook*. California: ABC-CLIO, 2009. ISBN 978-1598-84-112-1.

CHARI, Raj, John HOGAN, Gary MURPHY a Michele CREPAZ. *Regulating lobbying: A global comparison*. 2nd ed. Manchester: Manchester University Press, 2019. ISBN 978-1-5261-1725-0.

IBISWORLD. Global Car & Automobile Manufacturing. *IBISWorld: Industry Market, Research, Reports, & Statistics* [online]. 8 July 2022 [cit. 2022-10-16]. Dostupné z: <https://www.ibisworld.com/global/market-size/global-car-automobile-manufacturing/>

INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION. EPA'S NOTICE OF VIOLATION OF THE CLEAN AIR ACT TO VOLKSWAGEN. *International Council on Clean Transportation* [online]. 18 September 2015 [cit. 2022-11-13]. Dostupné z: <https://theicct.org/epas-notice-of-violation-of-the-clean-air-act-to-volkswagen-press-statement/>

JONES, Gareth G. The British Government and the Oil Companies 1912-1924: The Search for an Oil Policy. *The Historical Journal* [online]. Cambridge: Cambridge University Press, 1977, 1977, **20**(3), 647-672 [cit. 2022-12-08]. Dostupné z: <https://www.jstor.org/stable/2638433>

KADERA, Michal a Alena VLAČIHOVÁ. *Lobbing*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2011. Eupress. ISBN 978-80-7408-053-1.

KAFSACK, Hendrik. EU-Kommission schwächt Pläne für Euro-7-Abgasgrenzwerte ab. *Frankfurter Allgemeine Zeitung* [online]. 23. 10. 2022 [cit. 2022-11-06]. Dostupné z: <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/eu-kommission-schwaecht-plaene-fuer-euro-7-abgasgrenzwerte-ab-18408148.html>

KALLAS, Siim. *The need for a European transparency initiative: Speech of the Vice-President of the European Commission and Commissioner for Administrative Affairs, Audit and Anti-Fraud* [online]. Nottingham, 3 March 2005, s. 5 [cit. 2022-10-13]. Dostupné z: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/SPEECH\\_05\\_130](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/SPEECH_05_130)

KATZEMICH, Nina. Dieselgate and the German Car Industry. In: ALTER-EU a Rachel TANSEY (eds). *Corporate capture in Europe: When big business dominates policy-making and threatens our right* [online]. Brussels: ALTER-EU, 2018, s. 88-103 [cit. 2022-10-30]. Dostupné z: <https://www.alter-eu.org/corporate-capture-in-europe>

KHARPAL, Arjun. What 'regulatory credits' are — and why they're so important to Tesla. *CNBC* [online]. 18 May 2021 [cit. 2022-11-12]. Dostupné z: <https://www.cnbc.com/2021/05/18/tesla-electric-vehicle-regulatory-credits-explained.html>

KINCL, Jaromír. Dějiny římského státního zřízení a pramenů římského práva. In: KINCL, Jaromír, Valentin URFUS a Michal SKŘEJPEK. *Římské právo*. 2. Praha: C.H.Beck, 1997, s. 1-42. ISBN 80-7179-031-1.

KLUGER DIONIGI, Maya. *Lobbying in the European Parliament: The Battle for Influence* [online]. Cham: Springer, 2017 [cit. 2022-09-06]. ISBN 978-3-319-42688-4. Dostupné z: DOI: 10.1007/978-3-319-42688-4

KNOWLES, Becci. Conflict over zero-emissions: Volvo Cars to leave ACEA. *Sustainability* [online]. 18 July 2022 [cit. 2022-10-27]. Dostupné z: <https://sustainabilitymag.com/net-zero/conflict-over-zero-emissions-volvo-cars-to-leave-acea>

KOLKO, Gabriel. *The Triumph of Conservatism: A Reinterpretation of American History, 1900-1916*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1965.

KOVÁČOVÁ, Natália. Korupcia na úrovni samosprávy. In: VITOVSKÁ, Jana. *ORGANIZOVANÁ KRIMINALITA A KORUPCE: PLATFORMA STÍNOVÉ EKONOMIKY STÁTU*. Ostrava: KEY Publishing, 2013, s. 100. ISBN 978-80-7418-182-5.

KROK, Andrew. Volkswagen rolls out conduct plan amid growing legal trouble. *CNET* [online]. 29 October 2015 [cit. 2022-11-13]. Dostupné z: <https://www.cnet.com/roadshow/news/volkswagen-five-point-plan/>

KRUTÍLEK, Ondřej a Iveta FRÍZLOVÁ. Fáze legislativního procesu v EU. *Euroskop* [online]. 2022a [cit. 2022-09-03]. Dostupné z: <https://euroskop.cz/evropska-unie/rozhodovani-eu/faze-legislativniho-procesu-v-eu/>

KRUTÍLEK, Ondřej a Iveta FRÍZLOVÁ. Schémata rozhodovacích procesů. *Euroskop* [online]. 2022b [cit. 2022-09-03]. Dostupné z: <https://euroskop.cz/evropska-unie/rozhodovani-eu/schemata-rozhodovacich-procesu/>

LAURENS, Sylvain. *Lobbyists and Bureaucrats in Brussels: Capitalism's Brokers*. New York: Routledge, 2019. ISBN 978-0-367-88624-0.

LOBBYFACTS. LobbyFacts Search: Category Companies & Groups. *LobbyFacts* [online]. 22 October 2022 [cit. 2022-10-22]. Dostupné z: <https://www.lobbyfacts.eu/search-all>

MACIEJEWSKI, Mariusz. Evropský parlament: historické souvislosti. *Evropský parlament* [online]. květen 2022 [cit. 2022-09-02]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/11/evropsky-parlament-historicke-souvislosti>

MARGEIT, Rob. Italian government seeks emission exemptions for supercars. *Drive* [online]. 7 September 2021 [cit. 2022-11-06]. Dostupné z: <https://www.drive.com.au/news/italian-government-seeks-emission-exemptions-for-supercar-makers/>

MCGRATH, Conor. 31. United Kingdom. In: BITONTI, Alberto a Phil HARRIS (eds). *Lobbying in Europe: Public Affairs and the Lobbying Industry in 28 EU Countries*. London: Palgrave Macmillan, 2017, s. 333-350. ISBN 978-1-137-55255-6.

MCGRATH, Conor. *Lobbying in Washington, London, and Brussels: The Persuasive Communication of Political Issues*. 2005, **26**. New York: Edwin Mellen Press.

MINISTERSTVO SPRAVEDLNOSTI ČR. Lobbying. *Justice.cz: Boj proti korupci* [online]. 2020a [cit. 2022-07-09]. Dostupné z: <https://korupce.cz/protikorupcni-agenda/lobbying/>

MINISTERSTVO SPRAVEDLNOSTI ČR. Protikorupční dokumenty vlády. *Justice.cz: Boj proti korupci* [online]. 2020b [cit. 2022-07-09]. Dostupné z: <https://korupce.cz/protikorupcni-dokumenty-vlady/>

MINISTERSTVO SPRAVEDLNOSTI ČR. Návrh zákona o lobbování: Důvodová zpráva. *VeKLEP* [online]. 30. 11. 2022 [cit. 2022-12-16]. Dostupné z: <https://odok.cz/portal/veklep/material/ALBSCLNJNW48/>

MORGAN, Sam. EU agrees on 37.5% CO2 reduction for cars by 2030. *EURACTIV* [online]. 19. 12. 2018 [cit. 2022-10-30]. Dostupné z: <https://www.euractiv.com/section/transport/news/eu-agrees-on-37-5-co2-reduction-for-cars-by-2030/>

MULCAHY, Suzanne. *Lobbying in Europe: Hidden Influence, Privileged Access*. Brussels: Transparency International, 2015.

MULLEN, Gary. Honest Leadership and Open Government Act of 2007. *Federal Election Commission United States of America* [online]. 1 October 2007 [cit. 2022-10-13]. Dostupné z: <https://www.fec.gov/updates/honest-leadership-and-open-government-act-of-2007/>

MÜLLER, Karel B. Koncept občanské společnosti, lobbování a veřejný zájem: Příčiny, podoby a důsledky demokratického deficitu v České republice. *Sociální studia* [online]. 2005, 2(1), 111-128 [cit. 2022-09-07]. Dostupné z: [https://journals.muni.cz/socialni\\_studia/article/view/5496](https://journals.muni.cz/socialni_studia/article/view/5496)

MYERS, Kevin. The greatest 20th century beneficiary of popular mythology has been the cad Churchill. *Independent.ie* [online]. 3 September 2009 [cit. 2022-09-02]. Dostupné z: <https://www.independent.ie/opinion/columnists/kevin-myers/the-greatest-20th-century-beneficiary-of-popular-mythology-has-been-the-cad-churchill-26563434.html>

NOVINKY. Dalších pět zemí EU chce odklad zákazu prodeje aut se spalovacím motorem. *Novinky.cz* [online]. 27. 6. 2022 [cit. 2022-11-06]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/auto-dalsich-pet-zemi-eu-chce-odklad-zakazu-prodeje-aut-se-spalovacim-motorem-40401310>

OECD. Lobbying. *OECD* [online]. 2022 [cit. 2022-09-22]. Dostupné z: <https://www.oecd.org/corruption/ethics/lobbying/>

OECD. *Lobbyists, Governments and Public Trust, Volume 2: Promoting Integrity through Self-regulation* [online]. Paris: OECD Publishing, 2012 [cit. 2022-10-13]. ISBN 978-92-64-08494-0. Dostupné z: [https://read.oecd-ilibrary.org/governance/lobbyists-governments-and-public-trust-volume-2\\_9789264084940-en#page1](https://read.oecd-ilibrary.org/governance/lobbyists-governments-and-public-trust-volume-2_9789264084940-en#page1)

OFFICE OF THE COMMISSIONER OF LOBBYING OF CANADA. The Lobbying Act. *Office of the Commissioner of Lobbying of Canada* [online]. 2022 [cit. 2022-09-17]. Dostupné z: <https://lobbycanada.gc.ca/en/rules/the-lobbying-act/>

OPENSECRETS. Industry Profile: Automotive 2021. *OpenSecrets* [online]. 2022b [cit. 2022-10-22]. Dostupné z: <https://www.opensecrets.org/federal-lobbying/industries/summary?cycle=2021&filter=p&id=M02>

OPENSECRETS. Lobbying Industries 2021. *OpenSecrets* [online]. 2022a [cit. 2022-10-22]. Dostupné z: <https://www.opensecrets.org/federal-lobbying/industries?cycle=2021>

OXFORD LIVING DICTIONARY. *Lobby* [online]. 2022 [cit. 2022-07-09]. Dostupné z: <https://www.lexico.com/definition/lobby>

PANIAGUA, Rocío. Ethical companies that respect human rights when lobbying will best survive the post-COVID 19 recession. *Business and Human Rights Resource centre* [online]. 29 Jun 2020 [cit. 2022-09-07]. Dostupné z: <https://www.business-humanrights.org/en/blog/ethical-companies-that-respect-human-rights-when-lobbying-will-best-survive-the-post-covid-19-recession/>

PECIUKONÉ, Anastazija. LOBBYING REGULATION: ENDLESS DISCUSSION AND QUESTIONABLE OUTCOMES. *MetaAdvisory* [online]. 28.09.2021 [cit. 2022-09-18]. Dostupné z: <https://metaadvisory.lt/lobbying-regulation-endless-discussion-and-questionable-outcomes/>

PINGEN, Anna. Parliament Approves Interinstitutional Agreement on Mandatory Transparency Register for Lobbyists. *Eucrim* [online]. 1 June 2021 [cit. 2022-09-22]. Dostupné z: <https://eucrim.eu/news/parliament-approves-interinstitutional-agreement-on-mandatory-transparency-register-for-lobbyists/>

POLITICKÝ SLOVNÍK. LOBBING A LOBBOVÁNÍ. *Politický slovník* [online]. 2022 [cit. 2022-07-30]. Dostupné z: <http://www.politicky-slovník.cz/volby/lobbing-lobbovani/>

POSLANECKÁ SNĚMOVNA PARLAMENTU ČR. *Přijímání zákonů* [online]. 2022 [cit. 2022-09-22]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/hp.sqw?k=173>



POSLANECKÁ SNĚMOVNA PARLAMENTU ČR. Stenografický zápis 115. schůze, 30. července 2021: 4. Vládní návrh zákona o lobbování /sněmovní tisk 565/ - třetí čtení. *Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR* [online]. 30. 06. 2021 [cit. 2022-12-09]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/eknih/2017ps/stenprot/115schuz/115-1.html#q96>

PROGRAMOVÉ PROHLÁŠENÍ VLÁDY. *Programové prohlášení vlády* [online]. 17. 01. 2007 [cit. 2022-09-22]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/scripts/detail.php?id=20780>

PROGRAMOVÉ PROHLÁŠENÍ VLÁDY. *Programové prohlášení vlády* [online]. 07. 01. 2022 [cit. 2022-09-22]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/cz/programove-prohlaseni-vlady-193547/>

PUBLIC DISCLOSURE COMMISSION. Grassroots Lobbying. *Public Disclosure Commission* [online]. 2022 [cit. 2022-09-17]. Dostupné z: <https://www.pdc.wa.gov/registration-reporting/lobbying/grassroots-lobbying>

RADA EU. Řádný legislativní postup. *Evropská Rada Rada Evropské unie* [online]. 7. dubna 2022 [cit. 2022-10-07]. Dostupné z: <https://www.consilium.europa.eu/cs/council-eu/decision-making/ordinary-legislative-procedure/>

RASMUSSEN, Anne. How has Covid-19 changed lobbying activity across Europe?. *The London School of Economics and Political Science: European Politics and Policy Blog* [online]. June 17 2020 [cit. 2022-09-07]. Dostupné z: <https://blogs.lse.ac.uk/euoppblog/2020/06/17/how-has-covid-19-changed-lobbying-activity-across-europe/>

REJSTŘÍK TRANSPARENTNOSTI EU. Profil zapsaného subjektu: Association des Constructeurs Européens d'Automobiles. *Evropská unie* [online]. 2022 [cit. 2022-10-27]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/transparencyregister/public/consultation/displaylobbyist.do?id=0649790813-47>

RESNICK, Noah. The Derailment of Detroit: Public Transit as a Threat to the Brand of Capitalism. In: ACSA. *ACSA 2017 Annual Meeting Project Proceedings* [online]. ACSA Press, 2017, 30-36 [cit. 2022-08-27]. Dostupné z: <https://www.acsa-arch.org/proceedings/Annual%20Meeting%20Proceedings/ACSA.AM.105/ACSA.AM.105.6.pdf>

RESPEKT INSTITUT. *ZÁVĚRY Z EXPERTNÍCH STOLŮ O LOBBINGU* [online]. 2011 [cit. 2022-07-10]. Dostupné z: [https://www.osf.cz/wp-content/uploads/2015/04/expertni\\_stoly\\_o\\_lobbingu.pdf](https://www.osf.cz/wp-content/uploads/2015/04/expertni_stoly_o_lobbingu.pdf)

RISEN, Tom. New Volkswagen Chief Steps Into Fog of Cheating Scandal. *U.S.News* [online]. 25 September 2015 [cit. 2022-11-13]. Dostupné z: <https://www.usnews.com/news/articles/2015/09/25/matthias-mueller-takes-volkswagen-helm-amid-emissions-scandal>

RIZZO, Salvador. Are Warren and Sanders '100% grassroots-funded'?. *The Washington Post* [online]. 30 September 2019 [cit. 2022-08-27]. Dostupné z: <https://www.washingtonpost.com/politics/2019/09/30/are-sanders-warren-grassroots-funded/>

RUBENSTEIN, James M. *Making and Selling Cars: Innovation and Change in the U. S. Automotive Industry* [online]. Baltimore, MD: Johns Hopkins University Press, 2001. ISBN 978-0-8018-6714-9.

SALLÉ, Didier a Francesco MARCHI. 13. France. In: BITONTI, Alberto a Phil HARRIS (eds). *Lobbying in Europe: Public Affairs and the Lobbying Industry in 28 EU Countries*. London: Palgrave Macmillan, 2017, s. 143-157. ISBN 978-1-137-55255-6.

SEVERNS, Maggie, Matt STILES a Alex LEEDS MATTHEWS. Elon Musk hates government subsidies. His companies love them.: A Grid analysis of Musk's companies shows more than \$7 billion in government contracts alone. *GRID* [online]. 30 April 2022 [cit. 2022-11-12]. Dostupné z: <https://www.grid.news/story/technology/2022/04/30/elon-musk-hates-the-government-his-companies-love-it/>

SCHENDELEN, Rinus van. *More Machiavelli in Brussels: The Art of Lobbying the EU*. 3rd. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2010. ISBN 978-90-8964-147-2.

SMITH, Michael L. a Vojtěch PROKEŠ, eds. *Regulace lobbingu v České republice: od myšlenky ke konceptu a implementaci*. Praha: Sociologický ústav Akademie věd České republiky, 2013. ISBN 978-80-7330-247-4.

SOCIETY OF EUROPEAN AFFAIRS PROFESSIONALS. Rules and Regulations. *Lobby Europe* [online]. 2019 [cit. 2022-10-11]. Dostupné z: <https://lobbyeurope.org/rules-and-regulations/>

SP ČR. 100 let SP ČR. *Svaz průmyslu a dopravy České republiky* [online]. 2018 [cit. 2022-10-28]. Dostupné z: <https://www.spcr.cz/o-nas/100-let-sp-cr>

SP ČR. Svaz průmyslu a dopravy České republiky. *Svaz průmyslu a dopravy České republiky* [online]. 2022 [cit. 2022-10-28]. Dostupné z: <https://www.spcr.cz/>

SPIEGEL. Geringerer Spritverbrauch: EU-Parlament stimmt für schärfere CO2-Grenzwerte. *Spiegel: Mobilität* [online]. 4. 10. 2018 [cit. 2022-11-06]. Dostupné z: <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/eu-parlament-stimmt-fuer-schaerfere-co2-grenzwerte-a-1231455.html>

SPOLKOVÝ ÚSTAVNÍ SOUD NĚMECKA. BVerfGE 5, 85 - KPD-Verbot. *Das Fallrecht* [online]. 1956 [cit. 2022-12-20]. Dostupné z: <https://www.servat.unibe.ch/dfr/bv005085.html#Opinion>

SPONTARELLI, Jonathan. Stories on the Business of Compliance: Origins of Federal Lobbying Disclosure. *State and Federal Communications: LobbyComply* [online]. 29 March 2017 [cit. 2022-10-13]. Dostupné z: <https://stateandfed.com/lobbying/stories-on-the-business-of-complianceorigins-of-federal-lobbying-disclosure/>

SRPOVÁ, Eva. Zastavení výroby ve Škodě až do konce roku by mohlo ohrozit českou ekonomiku. *Aktuálně.cz* [online]. 13. 10. 2021 [cit. 2022-10-16]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/zastaveni-vyroby-ve-skode-az-do-konce-roku-by-bylo-pro-cesko/r~785bc19a2b6b11eca7d80cc47ab5f122/>

STARÁ, Sylvie. Lobbing nebo korupce? Rozdíl je podstatný!. *IDnes.cz* [online]. 31. srpna 2007 [cit. 2022-07-09]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/finance/prace-a-podnikani/lobbing-nebo-korupce-rozdil-je-podstatny.A070819\\_135816\\_firmy\\_rady\\_vra](https://www.idnes.cz/finance/prace-a-podnikani/lobbing-nebo-korupce-rozdil-je-podstatny.A070819_135816_firmy_rady_vra)

STATISTA RESEARCH DEPARTMENT. Leading lobbying industries in the United States in 2021, by total lobbying spending. *Statista* [online]. 30 September 2022 [cit. 2022-10-22]. Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/257364/top-lobbying-industries-in-the-us/>

STELLANTIS. Stellantis to Launch “Freedom of Mobility Forum” to Address the Most Urgent Mobility Issues Facing Today’s Society. *Stellantis* [online]. 13 June 2022 [cit. 2022-10-27]. Dostupné z: <https://www.stellantis.com/en/news/press-releases/2022/june/stellantis-to-launch-freedom-of-mobility-forum-to-address-the-most-urgent-mobility-issues-facing-today-s-society>

TESLA INVESTOR RELATIONS. Investor Relations. *Tesla* [online]. 2019-2022 [cit. 2022-11-12]. Dostupné z: <https://ir.tesla.com/#quarterly-disclosure>

THE CHURCH OF ENGLAND. Investors challenge Volkswagen on climate lobbying. *The Church of England: A Christian presence in every community* [online]. 04.04.2022 [cit. 2022-11-26]. Dostupné z: <https://www.churchofengland.org/media-and-news/press-releases/investors-challenge-volkswagen-climate-lobbying>

THE UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE. *FARA: FOREIGN AGENTS REGISTRATION ACT* [online]. Washington, D.C., 2020 [cit. 2022-07-31]. Dostupné z: <https://www.justice.gov/nsd-fara>

TLAPÁK NAVRÁTILOVÁ, Jana. *Lobbing, nebo korupce?*. Praha: Leges, 2021. Teoretik. ISBN 978-80-7502-520-3.

TRANSPARENCY INTERNATIONAL. CORRUPTION PERCEPTIONS INDEX: CZECH REPUBLIC. *Transparency international* [online]. 2021 [cit. 2022-07-09]. Dostupné z: <https://www.transparency.org/en/cpi/2021/index/cze>

TRANSPARENCY INTERNATIONAL. *GLOBAL CORRUPTION BAROMETER: EUROPEAN UNION 2021* [online]. Berlin: Transparency International, 2021 [cit. 2022-07-09]. ISBN 978-3-96076-179-2. Dostupné z: [https://issuu.com/transparencyinternational/docs/gcb\\_eu\\_2021\\_report](https://issuu.com/transparencyinternational/docs/gcb_eu_2021_report)

TRANSPARENCY INTERNATIONAL - ČESKÁ REPUBLIKA. *V čím zájmu?: Jak funguje lobbying* [online]. Praha: Transparency International - Česká republika, 2014 [cit. 2022-07-10]. ISBN 978-80-87123-23 - 2. Dostupné z: <https://www.transparency.cz/wp-content/uploads/V-%C4%8D%C3%ADm-z%C3%A1jmu-a-jak-funguje-lobbying.pdf>

TREASURY INSPECTOR GENERAL FOR TAX ADMINISTRATION. Millions of Dollars in Potentially Erroneous Qualified Plug-In Electric Drive Motor Vehicle Credits Continue to Be Claimed Using Ineligible Vehicles: Reference Number: 2019-30-072. *Treasury Inspector General for Tax Administration* [online]. 30 September 2019 [cit. 2022-11-12]. Dostupné z: <https://www.treasury.gov/tigta/auditreports/2019reports/201930072fr.pdf>

UK PARLIAMNET. Lobbying Parliament. *UK Parliament* [online]. 2022 [cit. 2022-09-02]. Dostupné z: <https://www.parliament.uk/get-involved/contact-an-mp-or-lord/lobbying-parliament/>

UK PARLIAMENT. Participation through petition. *UK Parliament* [online]. 2009 [cit. 2022-08-27]. Dostupné z: <https://web.archive.org/web/20100423161956/http://www.parliament.uk/about/living-heritage/transformingsociety/chartists/overview/participationthroughpetition.cfm>

UNITED STATES SENATE. Lobbyists. *United States Senate* [online]. 2022 [cit. 2022-10-13]. Dostupné z: [https://www.senate.gov/legislative/common/briefing/Byrd\\_History\\_Lobbying.htm](https://www.senate.gov/legislative/common/briefing/Byrd_History_Lobbying.htm)

U.S. DEPARTMENT OF ENERGY. Electric Vehicles with Final Assembly in North America. *U.S. Department of Energy* [online]. 2022 [cit. 2022-11-12]. Dostupné z: <https://afdc.energy.gov/laws/electric-vehicles-for-tax-credit>

Usnesení Nejvyššího soudu ze dne 21. 2. 2018, sp. zn. 3 Tdo 1507/2017

Usnesení Ústavního soudu České republiky II.ÚS 125/13 ze dne 31. 1. 2013

VAN KEULEN, Peter. J. G. 23. The Netherlands. In: BITONTI, Alberto a Phil HARRIS (eds). *Lobbying in Europe: Public Affairs and the Lobbying Industry in 28 EU Countries*. London: Palgrave Macmillan, 2017, s. 255-262. ISBN 978-1-137-55255-6.

VLÁDA ČR. Legislativní rada vlády. *Vláda České republiky* [online]. 2022a [cit. 2022-10-13]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/cz/ppov/lrv/legislativni-rada-vlady-25264/>

VLÁDA ČR. *Hodnocení dopadů regulace (RIA)* [online]. 2022b [cit. 2022-09-22]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/cz/ppov/lrv/ria/hodnoceni-dopadu-regulace-160402/>

VOLKSWAGEN AG. How Volkswagen is becoming a climate-neutral company. *Volkswagen AG* [online]. 19.03.2021 [cit. 2022-11-26]. Dostupné z: <https://www.volkswagen-newsroom.com/en/stories/how-volkswagen-is-becoming-a-climate-neutral-company-6823>

VOLKSWAGEN AG. Volkswagen AG successfully completes Independent Compliance Monitorship under Agreements with U.S. Authorities. *Volkswagen AG* [online]. 14. 09. 2020 [cit. 2022-11-19]. Dostupné z: <https://www.volkswagenag.com/en/group/end-of-monitorship.html>

VYMĚTAL, Petr. Jak a proč regulovat lobbying?. In: MÜLLER, Karel B., Šárka LABOUTKOVÁ a Petr VYMĚTAL. *Lobbying v moderních demokraciích*. Praha: Grada, 2010, s. 17-86. ISBN 978-80-247-3165-0.

VYMĚTAL, Petr. TYPOLOGIE KORUPCE. In: DANČÁK, Břetislav, Vít HLOUSEK a Vojtěch ŠIMÍČEK. *KORUPCE: Projevy a potírání v České republice a Evropské unii* [online]. Brno: Masarykova univerzita, 2006, s. 13-30 [cit. 2022-07-09]. Dostupné z: [https://www.researchgate.net/publication/40348725\\_Korupce\\_projevy\\_a\\_potirani\\_v\\_Ceske\\_republice\\_a\\_Evropske\\_unii](https://www.researchgate.net/publication/40348725_Korupce_projevy_a_potirani_v_Ceske_republice_a_Evropske_unii)

WALDERSEE, Victoria. Investors file lawsuit against VW over climate-change related lobbying disclosures. *Reuters* [online]. 20 October 2022 [cit. 2022-11-26]. Dostupné z: <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/investors-file-lawsuit-against-vw-over-climate-change-related-lobbying-2022-10-20/>

WILHELM, Kerstin. The new German Lobbying Register Act – Blacklisting for more transparency?. *Linklaters* [online]. 11 January 2022 [cit. 2022-09-17]. Dostupné z: <https://www.linklaters.com/en/insights/blogs/businessscrimelinks/2022/january/the-new-german-lobbying-register-act---blacklisting-for-more-transparency>

WOLF, Jörg. Ich mach mir die Welt, wie sie mir gefällt!. *SWR Wissen* [online]. 27. 04. 2017 [cit. 2022-11-19]. Dostupné z: <https://www.swr.de/wissen/odyosso/broadcastcontrib-swr-35266.html>

ZACHOVÁ, Aneta. Zákaz spalovacích motorů? Ministři zemí EU se shodli, že emise u nových aut musí klesnout na nulu. *EURACTIV* [online]. 29. 6. 2022 [cit. 2022-11-06]. Dostupné z: <https://euractiv.cz/section/doprava/news/zakaz-spalovacich-motoru-ministri-zemi-eu-se-shodli-ze-emise-u-novych-aut-musi-klesnout-na-nulu/>

ZEIT ONLINE. EU-Staaten gegen deutsche Pläne für CO2-Grenzwerte. *ZEIT ONLINE* [online]. 9. 10. 2018a [cit. 2022-11-06]. Dostupné z: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-10/autoindustrie-klimaschutzvorgaben-kohlendioxid-grenzwerte?page=6>

ZEIT ONLINE. CO2-Grenzwerte für Autos werden EU-weit drastisch verschärft. *ZEIT ONLINE* [online]. 17. 12. 2018b [cit. 2022-11-06]. Dostupné z: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-10/autoindustrie-klimaschutzvorgaben-kohlendioxid-grenzwerte?page=6>

## Seznam obrázků a tabulek

### Seznam obrázků

Obr. 1 Schéma legislativního procesu EU (Procedura spolurozhodování) .....	23
Obr. 2 Schéma legislativního procesu ČR (Běžné zákony).....	50
Obr. 3 Lobbingové výdaje v USA za rok 2021 .....	57
Obr. 4 Seznam schůzek europoslankyně Konečné.....	59
Obr. 5 Zisky Tesla, Inc. z prodeje emisních povolenek .....	77
Obr. 6 Dotazníkové šetření Otázka 1 .....	88
Obr. 7 Dotazníkové šetření Otázka 2 .....	88
Obr. 8 Dotazníkové šetření Otázka 3 .....	89
Obr. 9 Dotazníkové šetření Otázka 4 .....	91
Obr. 10 Dotazníkové šetření Otázka 5 .....	93
Obr. 11 Dotazníkové šetření Otázka 6 .....	94
Obr. 12 Dotazníkové šetření Otázka 7 .....	95
Obr. 13 Dotazníkové šetření Otázka 8 .....	96
Obr. 14 Dotazníkové šetření Otázka 9 .....	96
Obr. 15 Dotazníkové šetření Otázka 10 .....	97

### Seznam tabulek

Tab. 1 Příklady přímého a nepřímého lobbingu.....	11
---	----



## **Seznam příloh**

Příloha 1 Přehled vybraných zemí a jejich regulace lobbingu .....	129
---	-----

## **Příloha 1 Přehled vybraných zemí a jejich regulace lobbingu**

Seznam vybraných demokratických zemí s nebo bez regulace lobbingu dle Chariho a kol. (2019), aktualizováno:

<b>Země</b>	<b>Forma regulace lobbingu</b>
Argentina	Povinnost osob zastupujících konkrétní zájem vykazovat schůzky s veřejnými činiteli dle nařízení o přístupu k informacím
Austrálie	Regulace na federální a státní úrovni
Belgie	Regulace od roku 2018
Bosna a Hercegovina	Bez regulace
Brazílie	Bez regulace
Bulharsko	Seberegulace – Code of Ethics
Česká republika	Bez regulace
Dánsko	Seberegulace – Ethical Code of Conduct, dobrovolný rejstřík schůzek poslanců
Estonsko	Bez regulace
Finsko	Seberegulace – Dobrovolný rejstřík
Francie	Regulace od roku 2009
Chile	Regulace od roku 2014
Chorvatsko	Seberegulace – Ethical Code of Croatian Society of Lobbyists
Indie	Bez regulace
Irsko	Regulace od roku 2015
Island	Bez regulace
Itálie	Regulace od roku 2017 platná pro italský parlament, registr lobbistů
Izrael	Regulace od roku 2008
Japonsko	Bez regulace
Kanada	Regulace již od roku 1989
Kypr	Seberegulace – Code of ethics
Litva	Regulace od roku 2001
Lotyšsko	Seberegulace

Lucembursko	Bez regulace
Maďarsko	Bez regulace – Regulace zrušena v roce 2011
Malta	Bez regulace
Mexiko	Regulace od roku 2010
Německo	Měkká forma regulace již od roku 1951
Nizozemsko	Regulace od roku 2012
Norsko	Bez regulace
Nový Zéland	Bez regulace – Návrh zákona projednáván
Polsko	Regulace od roku 2005
Portugalsko	Bez regulace
Rumunsko	Seberegulace
Rakousko	Regulace od roku 2012
Řecko	Bez regulace
Slovenská republika	Bez regulace
Slovinsko	Regulace od roku 2010
Spojené státy americké	Regulace od již od roku 1946
Srbsko	Regulace od roku 2018
Španělsko	Seberegulace
Švédsko	Seberegulace
Švýcarsko	Bez regulace
Taiwan	Regulace od roku 2008
Velká Británie	Regulace od roku 2014

## ANOTAČNÍ ZÁZNAM

<b>AUTOR</b>	Bc. Ondřej Havlík		
<b>STUDIJNÍ PROGRAM/OBOR/SPECIALIZACE</b>	Specializace Mezinárodní podnikání a právo		
<b>NÁZEV PRÁCE</b>	Lobbying v automobilovém průmyslu		
<b>VEDOUCÍ PRÁCE</b>	JUDr. Ing. Aleš Borkovec, Ph.D.		
<b>KATEDRA</b>	KEP - Katedra ekonomie a práva	<b>ROK ODEVZDÁNÍ</b>	2023
<b>POČET STRAN</b>	132		
<b>POČET OBRÁZKŮ</b>	15		
<b>POČET TABULEK</b>	1		
<b>POČET PŘÍLOH</b>	1		
<b>STRUČNÝ POPIS</b>	<p>Diplomová práce vymezuje pojem lobbying, odlišuje ho od korupce, představuje formy lobbyingu a jeho regulace. Dále popisuje historický vývoj lobbyingu a jeho regulace a popisuje také specifika lobbyingu v době pandemie COVID-19. Prakticky práce představuje aplikaci lobbyingu v automobilovém průmyslu, kde demonstruje jeho rozsah a sílu. Představuje rozdíly mezi evropským a americkým automobilovým lobbyingem a analyzuje kauzy spojené s lobbistickou činností automobilového průmyslu. Dále práce vyhodnocuje názorové dotazníkové šetření na téma lobbying a jeho regulace a provádí komparaci nové návrhu zákona o lobbyingu v ČR s dřívějšími návrhy. Na závěr předkládá práce doporučení ve směru regulace lobbyingu.</p>		
<b>KLÍČOVÁ SLOVA</b>	Lobbying, regulace, legislativa, automotive		

## ANNOTATION

<b>AUTHOR</b>	Bc. Ondřej Havlík		
<b>FIELD</b>	Specialization International Business and Law		
<b>THESIS TITLE</b>	Lobbying in the automotive industry		
<b>SUPERVISOR</b>	JUDr. Ing. Aleš Borkovec, Ph.D.		
<b>DEPARTMENT</b>	KEP - Department of Law and Economics	<b>YEAR</b>	2023
<b>NUMBER OF PAGES</b>	132		
<b>NUMBER OF PICTURES</b>	15		
<b>NUMBER OF TABLES</b>	1		
<b>NUMBER OF APPENDICES</b>	1		
<b>SUMMARY</b>	<p>The diploma thesis defines the concept of lobbying, distinguishes it from corruption, presents the forms of lobbying and its regulation. It also describes the historical development of lobbying and its regulation. Thesis also describes the specifics of lobbying during a COVID-19 pandemic. Practically, the thesis presents the application of lobbying in the automotive industry, where it demonstrates its scope and strength. It presents the differences between European and American automotive lobbying and analyzes the cases connected with the lobbying activities of the automotive industry. Furthermore, the work evaluates an opinion questionnaire survey on the subject of lobbying and its regulation and compares the new draft law on lobbying in the Czech Republic with earlier drafts. At the end, the work presents recommendations for lobbying regulation.</p>		
<b>KEY WORDS</b>	Lobbying, regulation, legislation, automotive		