



Zápis z 15. zasedání

Dopravní sekce Hospodářské komory České republiky

19. listopadu 2024, Praha

Datum: 19. 11. 2024, 14:00 hod. – 16:50 hod.

Místo: Hospodářská komora ČR, Florentinum (recepce A), Na Florenci 2116/15, 110 00 Praha 1

Přítomni: Štefl, Sechter, Forman, Medved', Sádovský, Babič, Felber, Hais, Hrnčář, Kalous, Kolařík, Košek Pavel, Kraus, Nebeský, Otava (nepodepsal prezenci), Pohl, Tyll, Štěrbá, Toman, Tůma

Omluveni: Danielová, Hodač, Jírovec, Koníček, Štěpán, Valdman

Hosté: Čechura, Minčíč, Rýc,

Prezenční listina je přílohou č. 1 tohoto zápisu.

Program

1. Schválení programu zasedání
2. Dopravní politika České republiky v EU (host – **Mgr. Čechura, ředitel Odboru mezinárodních vztahů a EU MD ČR**)
3. Zpráva o činnosti sekce od posledního zasedání (**Sechter**)
4. Green Deal v dopravě (**Sechter**)
5. Zavedení čtyřletého klouzavého rozpočtu pro Správu železnic (**Moravec**) a vytvoření desetiletého plánu železničních investic (**Pohl**)
6. Zvýhodnění daňového režimu příspěvků zaměstnavatele na jízdné veřejnou dopravou (**Moravec**)
7. Liberalizace osobní železniční dopravy (**Sechter**)
8. Platforma bezpilotního letectví (**Sechter**)
9. Kybernetická bezpečnost – směrnice NIS 2 (**Sechter**)
10. Modernizační fond a povolenky v dopravě (**Felber**)
11. Různé

1. Schválení programu zasedání

Úvodem předseda dopravní sekce Ing. Sechter přivítal všechny zúčastněné a požádal o schválení programu jednání. Dopravní sekce schválila všechny body programu jednání jednomyslně a bez připomínek, avšak v průběhu jednání došlo k přesunu některých bodů z organizačních a časových důvodů. Porti takovému přesunu nebyly vzneseny žádné připomínky.

Následně předal předseda dopravní sekce slovo VP Štefloví, který ocenil práci dopravní sekce a upozornil na náročné úkoly, jež dopravní sekci čekají v budoucnu.

2. Zpráva o činnosti sekce od posledního jednání

Zkrácenou verzi zprávy o činnosti dopravní sekce od posledního jednání, která sestávala z vybraných zásadních témat, přednesl předseda sekce Ing. Sechter, který vypíchnul hlavní body s tím, písemná zpráva o činnosti sekce bude přílohou č. 2 tohoto zápisu.

Mezi hlavní body činnosti řadí předseda sekce zvýšení počtu jednání členů dopravní sekce a jejich zájmových skupin zaměřených na jednotlivé problémy v dopravním odvětví. Zejména se jednalo o dílčí materiály a subprodukty pro jednání prezidenta HK ČR ve Vládním výboru pro strategické investice, jednání k implementaci evropských programů v dopravě, téma Green Dealu ve všech pro dopravu relevantních aspektech a získávání nových členů pro HK ČR.

Usnesení DS HK ČR k tomuto bodu programu:

Dopravní sekce HK ČR vzala zprávu o činnosti sekce za období od posledního jednání na vědomí.

3. Dopravní politika České republiky v EU – vystoupení zástupce MD ČR Mgr. Čechury

Mgr. Čechura úvodem na žádost předsedy sekce odprezentoval materiál, v němž představil český pohled na evropské dopravní priority pro období let 2024 až 2029. Dopravní sekce se na jeho přípravě aktivně podílela. Zmínil východiska nutná pro zajištění konkurenceschopnosti evropského dopravního prostoru, problematiku financování, specifika pro automotive a upozornil na nejvýznamnější očekávané změny včetně legislativních změn zahrnujících i katalog práv cestujících. Pozornost věnoval problematice kombinované dopravy, záměrům ohledně hmotností a rozměrů nákladní dopravy, rozhodování o přidělování železniční kapacity a procesu (re)kalkulace emisí skleníkových plynů z dopravních služeb. Na okraj se zmínil o nařízení EMSA (Evropská agentura pro námořní bezpečnost) a návrh revize směrnice o říčních informačních službách.

Prezentace k přednesenému tématu je přílohou č. 3 tohoto zápisu.

Ing. Forman v diskuzi k tomuto bodu upozornil na poněkud opomíjený segment říční dopravy, **Dr. Rýc** upozornil na problematiku městských dopravních uzlů, Ing. Otava na problematiku vleček. Vystoupení Mgr. Čechury pak doplnil **Ing. Sechter** o svoje poznatky k dané problematice, a nakonec následovalo kritické vystoupení **Mgr. Tylla**, který smutně konstatoval, že neočekával, že se po 35 letech od revoluce dožije plánovaného socialismu a upozornil na skutečnost, že budování VRT nebude mít – s výjimkou kruškohorského tunelu – žádný přínos pro nákladní železniční dopravu.

Předseda sekce vyzval členy Hospodářské komory, aby se aktivně podíleli na samotné tvorbě českých pozic v dopravní evropské politice. Z dalších vystoupení nevyplývaly žádné podstatné informace a následně bylo jednomyslně schváleno usnesení.

Usnesení DS HK ČR k tomuto bodu programu:

Dopravní sekce Hospodářské komory ČR podporuje koncepční přístup Ministerstva dopravy ČR v evropské dopravní politice formulovaný v materiálu „Evropských dopravních priorit ČR pro roky 2024–2029“, na kterém se aktivně podílela, a vyzývá ministerstvo dopravy k proaktivnímu a kooperativnímu přístupu v evropských záležitostech, a to ve spolupráci s Hospodářskou komorou ČR.

4. Green Deal v dopravě

Téma měl prezentovat **Ing. Sechter**, avšak s ohledem na Hospodářskou komorou ČR připravované strategie jejího publikování k danému tématu pouze přednesl strukturu materiálu skládající se ze 34 dílčích legislativních a nelegislativních opatření EU a přislíbil její rozeslání v momentu, kdy bude uvolněna k dispozici. Požádal členy sekce, aby se dle svých dopravních módů s pozicí seznámili. Pozice Hospodářské komory ČR je přílohou č. 4 tohoto zápisu a je dostupná též na: <https://www.komora.cz/blog/tiskove-zpravy/hospodarska-komora-predstavila-ceskym-europoslancum-sve-priority-pro-mandat-nove-evropske-komise/>

5. Zavedení čtyřletého klouzavého rozpočtu pro Správu železnic (Moravec) a vytvoření desetiletého plánu železničních investic (Pohl)

Protože se Ing. Moravec nemohl z důležitých pracovních důvodů jednání dopravní sekce zúčastnit, fakticky byla odprezentována Ing. Pohlem pouze druhá část navrženého tématu – vytvoření desetiletého plánu železničních investic.

Prezentace k přednesenému tématu je přílohou č. 5 tohoto zápisu.

V diskuzi **R. Hrnčář** upozornil na skutečnost, že přijetí takového plánu by bylo výrazně nesystémovým prvkem v procesech financování a vyjádřil skepsi ohledně dosažení nějakého širšího konsenzu k jeho přijetí. Takový názor podpořil i **M. Babič**. Oproti tomu vystoupil **Ing. Sechter** s názorem, že by bylo vhodné nějakým způsobem na toto téma alespoň nastartovat diskuzi, a právě impuls k vytvoření desetiletého plánu označil jako vhodný, protože je potřeba problematiku investic do dopravní infrastruktury prezentovat také čistě z pohledu dopravců, nikoli jen „monetárníma“ očima. V tomto ohledu dal Ing. Sechterovi zapravdu i **Mgr. Tyll**, který ale současně uvedl, že tento názor v zásadě není v kontrapunktu k názoru R. Hrnčáře.

Jednotlivá dílčí usnesení k danému tématu byla dopravní sekci schválena, jak je uvedeno níže.

Usnesení DS HK ČR k tomuto bodu programu:

1. Dopravní sekce Hospodářské komory ČR považuje dlouhodobé finanční zajištění prioritních železničních dopravních staveb za klíčový faktor naplnění schválené dlouhodobé Dopravní politiky státu a závazků České republiky vůči EU s ohledem na dekarbonizaci dopravy a požaduje, aby byl rozpočet Správy železnic stanovován zvláštním právním předpisem na čtyřleté klouzavé období s roční aktualizací a možností přesouvání nevyčerpaných prostředků do dalšího rozpočtového roku. *(1 hlas se zdržel, ostatní pro).*
2. Dopravní sekce Hospodářské komory žádá prezidenta HK ČR, aby oslovil k této systémové změně příslušná ministerstva vlády ČR a Poslaneckou sněmovnu. *(1 hlas se zdržel, ostatní pro).*
3. Dopravní sekce Hospodářské komory
 - 3.1 pověřuje člena sekce Ing. Moravce, aby SVOD Bohemia v součinnosti se ŽESNAD CZ připravil návrh plánu železničních staveb s výhledem na období až 10 příštích let (dále jen „Plán“), a to v podobě soupisu investičních priorit do rozvoje železnic v ČR s návrhem termínů realizace na roky 2026 až 2035 s výčtem přínosů jednotlivých akcí; *(2 hlasy se zdržely, ostatní pro).*
 - 3.2 souhlasí s vytvořením pracovní skupiny k řízení aktivit souvisejících s vytvořením Plánu a jeho prosazováním v praxi; vytvořením takové pracovní skupiny a jejím řízením pověřuje Ing. Moravce, *(1 hlas se zdržel, ostatní pro).*
 - 3.3 pověřuje předsedu dopravní sekce Hospodářské komory, aby projednal Plán se Správou železnic s cílem získat pro Plán její podporu a inicioval jednání s Ministerstvem dopravy ČR o naplnění cíle uvedeného v Dopravní sektorové strategii o vytvoření Plánu železničních staveb s výhledem na období až 10 příštích let a předložil návrh na jeho podobu, *(1 hlas se zdržel, ostatní pro).*
 - 3.4 žádá úřad Hospodářské komory, aby projednal Plán s Asociací krajů a Asociací objednatelů veřejné dopravy s cílem získat pro Plán jejich podporu. *(1 hlas se zdržel, ostatní pro).*

6. Zvýhodnění daňového režimu příspěvků zaměstnavatele na jízdné veřejnou dopravou

Jak již bylo uvedeno dříve, Ing. Moravec, který měl téma prezentovat, se nemohl jednání z důležitých pracovních důvodů zúčastnit. Proto jej při prezentaci zastoupil Ing. Pohl, který prezentoval v krátkosti názor, že by dopravní sekce HK ČR měla podpořit snahu, aby byl z hlediska daňového příspěvek, který poskytne zaměstnavatel zaměstnanci na využití veřejné dopravy považován za stejný benefit, jakým jsou např. příspěvky na sportovní vyžití, a aby jako takový byl daňově uznatelným nákladem zaměstnavatele a na straně zaměstnance příjmem, který nepodléhá zdanění. Dopravní sekce HK ČR by měla podpořit aktivity směřující k posouzení faktorů, které mohou ovlivňovat přijetí potřebné právní úpravy, resp. které přijetí takové právní úpravy brání. Ing. Sechter doplnil, že usnesení nestanoví, v jaké výši by měl být

příspěvek daňově uznatelným nákladem ani jaká část příspěvku by mohla být osvobozena od sociálního a zdravotního pojištění.

Bylo jednomyslně přijato usnesení.

Usnesení DS HK ČR k tomuto bodu programu:

Dopravní sekce Hospodářské komory ČR požaduje, aby byly náklady zaměstnavatele na poskytnutí příspěvku zaměstnanci na veřejnou dopravu daňově uznatelným nákladem a příjem toho příspěvku zaměstnancem osvobozen od daně z příjmu, sociálního a zdravotního pojištění. Dopravní sekce ukládá předsedovi oslovit k této systémové změně příslušná ministerstva vlády ČR a Poslaneckou sněmovnu.

7. Liberalizace osobní železniční dopravy

Ing. Sechter v krátkosti přednesl základní teze, které se týkají požadavku vyplývajícího z liberalizace osobní železniční dopravy od 1.1. 2024 a z časových důvodů navrhl hlasování o usnesení bez rozpravy.

Bylo jednomyslně přijato usnesení.

Usnesení DS HK ČR k tomuto bodu programu:

Dopravní sekce Hospodářské komory ČR souhlasí se zřízením pracovní skupiny pro odpovědné veřejné zadávání ve veřejné dopravě. Dopravní sekce Hospodářské komory ČR požaduje zahájit strukturovanou diskusi o aspektech veřejného zadávání a podpoře železničního průmyslu mezi klíčovými zadavateli (Ministerstvo dopravy ČR, kraje), dopravci (SVOD) a výrobci vozidel.

8. Modernizační fond a povolenky v dopravě

Z časových důvodů (a protože Ing. Felber potřeboval odejít na jiné jednání), bylo toto téma, které bylo v původním programu zařazeno až jako desátý bod, předsunuto. Ing. Felber. Primárním aspektem vystoupení byl fakt, že podle sledovaných trendů se doprava stane od r. 2027 nejvýznamnějším plátcem emisních povolenek, a tedy i největším přispěvatelem do fondu. Čerpání prostředků z fondu tomu vůbec neodpovídá – je výrazně disproporcionální, neboť prostředky z Modernizačního fondu čerpají zatím pouze obory energetiky a průmyslu.

Prezentace k přednesenému tématu je **přílohou č. 6** tohoto zápisu.

V diskusi upozornil Ing. Pohl na skutečnost, že prostředky, které jsou z fondu vypláceny, jsou vázány na dosažené a vyčíslené energetické úspory, nikoli na opatření, která k nim směřují (by k nim měla směřovat). Jakmile se dopravní subjekty naučí prokazovat a vyčíslovat energetické úspory ve svých činnostech, nic nebude bránit tomu, aby se prostředky vyplácené z Modernizačního fondu týkaly i dopravy.

Po diskusi byla přijata (v poměru hlasů 1 proti, ostatní pro) následující usnesení.

Usnesení DS HK ČR k tomuto bodu programu:

1. Dopravní sekce Hospodářské komory ČR pověřuje předsedu dopravní sekce a spolek Zelená železnice, aby vyvolali sérii jednání s příslušnými orgány státní správy s cílem revidovat současnou alokaci v TransCom a TransGov tak, aby byly přínosem pro všechny dopravní módy.
2. Dopravní sekce Hospodářské komory pověřuje předsedu dopravní sekce a spolek Zelená železnice, aby pro členy dopravní sekce usilovali o členství v pracovních skupinách modernizačního fondu.

9. Představení spolku ČESTAND, nového kolektivního člena Dopravní sekce HK ČR

Z organizačních důvodů, bylo toto téma, které bylo v původním programu zařazeno až jako bod 11.2 (různé), na návrh předsedy dopravní sekce předsunuto. J. Tůma jako předseda rady spolku ČESTAND představil spolek, uvedl hlavní směry jeho zaměření a přiblížil problémy, s nimiž se spolek a jeho členové ve svých činnostech potýkají.

Prezentace k přednesenému tématu je **přílohou č. 7** tohoto zápisu.

K tématu nebylo přijímáno žádné usnesení.

10. Platforma bezpilotního letectví

Ing. Sechter prezentoval hlavní aktivity platformy a zaměření platformy pro další období, které nevylučuje ani rozsáhlejší přenos výkonu státní správy v bezpilotním letectví na HK ČR. Jednání k tomuto tématu probíhají s MD ČR na nejrůznějších úrovních od počátku roku 2024.

Bylo jednomyslně přijato usnesení.

Usnesení DS HK ČR k tomuto bodu programu:

Dopravní sekce Hospodářské komory ČR bere na vědomí zprávu o platformě bezpilotního letectví.

11. Kybernetická bezpečnost – směrnice NIS 2

Ing. Sechter upozornil na rizika, která by mohl proces transformace této evropské směrnice znamenat pro české dopravce, pokud by byla směrnice přejímána s prvky gold-platingu, což není v našem právním prostředí vůbec výjimečné. Připomenul společnou pozici za HK ČR a upozornil na materiál NÚKIB, který rozeslal všem členům Dopravní sekce ze semináře, který s NÚKIB organizoval 29. 11. 2024.

Bylo jednomyslně přijato usnesení.

Usnesení DS HK ČR k tomuto bodu programu:

Dopravní sekce Hospodářské komory požádá prezidenta HK ČR, aby vyzval vládu ČR a Parlament ČR, aby při transpozici směrnice EU o kybernetické bezpečnosti (tzv. NIS 2) respektovala při sledování cíle bezpečnosti kritické infrastruktury také faktor pravomoci a odpovědnosti firem za bezpečnost produktů a služeb a neohrozila nevhodnou a ambiciózní regulací konkurenceschopnost dopravního odvětví ČR.

12. Různé

1.1 Problematika insolvence společnosti České loděnice a.s.

Předseda informoval o stanovisku na podporu zachování funkce společnosti České loděnice a.s. v probíhající insolvenční řízení: „Hospodářská komora ve vztahu ke společnosti České loděnice, a.s., po projednání předsedy dopravní sekce s hejtmanem Ústeckého kraje a s insolvenčním správcem (společností AZAM – insolvence, v. o. s.), doporučuje, aby obchodní závod společnosti byl zpeněžován při zachování jeho provozu, neboť má strategicky význam pro říční dopravu na Labi.“

1.2 Předseda dopravní sekce vyzval přítomné, zda mají zájem otevřít ještě nějaká další témata, a protože tomu tak nebylo, jednání dopravní sekce v 16:50 hod. ukončil.

Na závěr předseda sekce poděkoval všem přítomným za aktivní účast a popřál všem zbývajícím přítomným hodně zdraví.

Přílohy:

1. Prezenční listina (u fyzické verze)
2. Zpráva o činnosti dopravní sekce za uplynulé období
3. Dopravní politika České republiky v EU
4. Priority Hospodářské komory České republiky: GREEN DEAL V RÁMCI MANDÁTU EU 2024–2029
5. Vytvoření desetiletého plánu železničních investic
6. Modernizační fond a povolenky v dopravě
7. Představení spolku ČESTAND

Zpracoval: Stanislav Sádovský

Schválil: Jan Sechter

Jan Sechter
předseda Dopravní sekce

Zpráva o činnosti sekce od posledního zasedání

Od posledního 14. zasedání naplňovala dopravní sekce poslání Hospodářské komory ČR ve směru k vytváření příležitostí pro podnikání a aktivního prosazování a podpory opatření, která přispívají k rozvoji podnikání v oblasti dopravy.

Dopravní sekce se v období od posledního zasedání zabývala připomínkováním především těchto materiálů:

Připomínkování materiálů legislativní i nelegislativní povahy na národní úrovni:

- Koncepce nákladní dopravy pro období 2024–2035;
- Návrh nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 240/2014 Sb., o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném, ve znění nařízení vlády č. 479/2020 Sb.;
- Návrh vyhlášky, kterou se mění vyhláška č. 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným, ve znění pozdějších předpisů;
- Střednědobý plán údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024–2033 s výhledem do roku 2050 a jejich významně negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000, popis a zhodnocení dotčených veřejných zájmů z hlediska směrnice Rady 92/43/EHS;
- Návrh vyhlášky, kterou se mění vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů;
- Návrh vyhlášky, kterou se provádějí některá ustanovení zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla;
- Plán moderního zabezpečení české železnice Implementace ETCS;
- Novela vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích;
- Novela vyhl. č. 260/2023 Sb., o stanovení podmínek zdravotní způsobilosti osob k provozování dráhy;
- Zpoplatnění pozemních komunikací v Česku po roce 2029;
- Návrh novely zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě;
- Nová Aktualizace Národního akčního plánu čistá mobilita (NAP CM);
- Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 165/2012 Sb., o podporovaných zdrojích energie a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- Novela vyhl. č. 277/2004 Sb., o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel;
- Obsah dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na územní hl. m. Prahy (DÚRP VRT PRAHA);
- Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů;

Připomínkování materiálů legislativní i nelegislativní povahy na evropské úrovni:

- EU 7_24 Lepší ochrana cestujících a jejich práv;
- EU 11_24 Kombinovaná doprava;
- EU 24_24 Blokové výjimky doprava;
- EU 55_24 Blokové výjimky vozidla;
- EU 61_24 Ekologizace služebních vozidel;
- EU 64_24 Vnitrozemská vodní doprava;
- EU 100_24 Používání vozidla z autopůjčovny v jiné zemi EU;

Jan Sechter **předseda Dopravní sekce**

Důležité je ocenit aktivitu členů sekce při přípravě fundovaných připomínek a podnětů k legislativě, přičemž řadu z nich se podařilo prosadit. Přispěla k tomu také aktivní práce a iniciativa tajemníka dopravní sekce dr. Sádovského. Novým prvkem v práci dopravní sekce byla užší horizontální komunikace napříč sekcemi Hospodářské komory ČR – například u témat zjednodušení legislativy pro dopravní infrastrukturu nebo revize opatření Green Dealu. Prostřednictvím předsedy sekce je Hospodářská komora ČR aktivním účastníkem práce Vládního výboru pro strategické investice, v němž komplexně řeší možnosti urychlení územních a stavebních řízení pro dopravní stavby.

V průběhu roku dokončila dopravní sekce spolupráci a strategické partnerství se Správou železnic na projektu vysokorychlostních železnic v ČR. Sérii kulatých stolů, které předložila vládě ČR a Vládnímu výboru pro strategické investice, doplnila založením stálé skupiny pro účast domácích podniků v projektování, budování a provozu vysokorychlostních tratí. Cílem je maximalizovat podíl českého průmyslu v projektu VRT v ČR. Uvedená skupina se znovu setká, jakmile Správa železnic provede výběr tzv. transakčního poradce pro první projekty VRT v ČR.

Dopravní sekce dokončila a připomínkovala konečnou verzi studie pro možný provoz lehkých kolejových vozidel na železniční síti v ČR a možnostech financování modernizace železničních vozidel v ČR. Studii v listopadu 2024 zveřejnilo MD ČR.

Ve spolupráci s dopravní sekcí HK ČR připravilo ministerstvo dopravy materiál k dopravním prioritám ČR v EU v letech 2024-2029. Materiál slouží nejen jako vládní podpora pozic českých dopravců ve všech dopravních modech, ale také jako vodítko pro jednotlivá jednání členů HK ČR s Evropským parlamentem a s Evropskou komisí.

Spolupráce s členskými spolky ŽESNAD.CZ, SVOD Bohemia a sdružením silničních dopravců ČESMAD BOHEMIA se soustředila na konkrétní problémy segmentů dopravy v ČR a v EU. K některým otázkám se bude scházet pravidelně (např. použití evropských fondů a výnosů z emisních povolenek k investicím do nízkoemisních vozidel, problematika veřejného zadávání v osobní železniční dopravě, sjednocení úprav technického vybavení vozidel a infrastruktury pro zdravotně postižené).

V rámci dopravní sekce pokračovala v práci Platforma pro bezpilotní letectví, která sdružuje členy Hospodářské komory ČR a zástupce veřejné správy v tomto novém dynamicky se rozvíjícím odvětví. Členové se setkali s představiteli Úřadu pro civilní letectví a Českého telekomunikačního úřadu k dílčím problémům a s vedením Ministerstva dopravy ČR iniciovali diskusi k budoucímu možnému přenesení výkonu státní správy v bezpilotním letectví na HK ČR. Jednání budou pokračovat i v roce 2025.

Dopravní sekce se rovněž věnovala možnostem rozvoje vodní dopravy v ČR s důrazem na zlepšení podmínek labské vodní cesty. Na politické úrovni dosáhla dokončení ratifikace česko-německé smlouvy v Poslanecké sněmovně a zahájení konkrétních činností ve prospěch zlepšení plavby na Labi. Zahájila jednání s německou stranou k odstranění překážky havarovaného mostu v Drážďanech.

Zástupci dopravní sekce se zúčastnili jednání Koordinační rady ministra dopravy pro kosmické aktivity, pracovní skupiny Mobilita České podnikatelské rady pro udržitelný rozvoj a Monitorovacího výboru Operačního programu Doprava.

Zástupci dopravní sekce se aktivně účastnili jednání hospodářského výboru, podvýboru pro dopravu Poslanecké sněmovny a výboru pro hospodářství, zemědělství a dopravu Senátu ČR. V Senátu se předseda dopravní sekce zúčastnil jednání a veřejného slyšení k možnostem převodu podstatné části silniční dopravy na železnici.

Zástupce dopravní sekce se účastnil významných domácích a zahraničních veletrhů a konferencí s dopravní a s logistickou tematikou (Innotrans Berlin, Trako Gdaňsk, Rail Business Days Ostrava, Logistik und

Jan Sechter **předseda Dopravní sekce**

Transportmesse Mnichov). Na těchto veletrzích byl realizován společný stánek s bilingválním médiem RailTarget a organizována opakovaná jednání B2B s německými výrobci železniční techniky, s polskými logistickými společnostmi a s tureckými dopravci a logistickými společnostmi. Před krajskými volbami v ČR předseda dopravní sekce uspořádal v sedmi krajích diskuse ke krajské dopravní politice a zástupci dopravní sekce se účastnili příprav a realizace konference „Zelená železnice“.

K implementaci směrnice EU o kybernetické bezpečnosti do novely zákona o kybernetické bezpečnosti koordinovala dopravní sekce svoji činnost se sekci ICT HK ČR a uspořádala pro členy dopravní sekce jednání s NÚKIB. Koordinace bude pokračovat vůči relevantním výborům Parlamentu ČR.

Po volbách do Evropského parlamentu se předseda dopravní sekce účastnil zpracování materiálu HK ČR k revizi Green Dealu a představil jej zastoupení Evropské komise v ČR.

Dopravní sekce HK ČR bude pokračovat v aktivním přístupu k nejdůležitějším otázkám a politickým agendám evropské a domácí dopravní a energetické politiky, která má klíčový význam pro konkurenceschopnost odvětví a ekonomiky ČR jako celku. Nejedná se pouze o racionální pozměnění realizace Green Dealu, reinvestice výnosů z emisních povolenek do dopravy, interoperabilitu železniční dopravy, pracovní trh v dopravě a jeho flexibilitu, včetně usnadnění přístupu občanů třetích států na český pracovní trh. Zásadní otázkou udržení konkurenceschopnosti českých dopravců je třeba i dostatek kvalifikovaných řidičů a strojvedoucích.

Zástupci dopravní sekce se aktivně účastnili projednávání a přípravy projektů s Europe's Rail, především testovací fáze evropského digitálního automatického spřáhla a diskuse ke zvýšené kompatibilitě evropského zabezpečovacího systému ETCS.

Všem členům dopravní sekce patří poděkování za aktivní přístup, spolupráci a tajemníkovi dopravní sekce S. Sádovskému za podporu a organizační pomoc při mnoha jednáních a akcích.

Jan Sechter

20. listopadu 2024

Evropské dopravní priority z pohledu ČR – 2024 / 29

1.10.2024

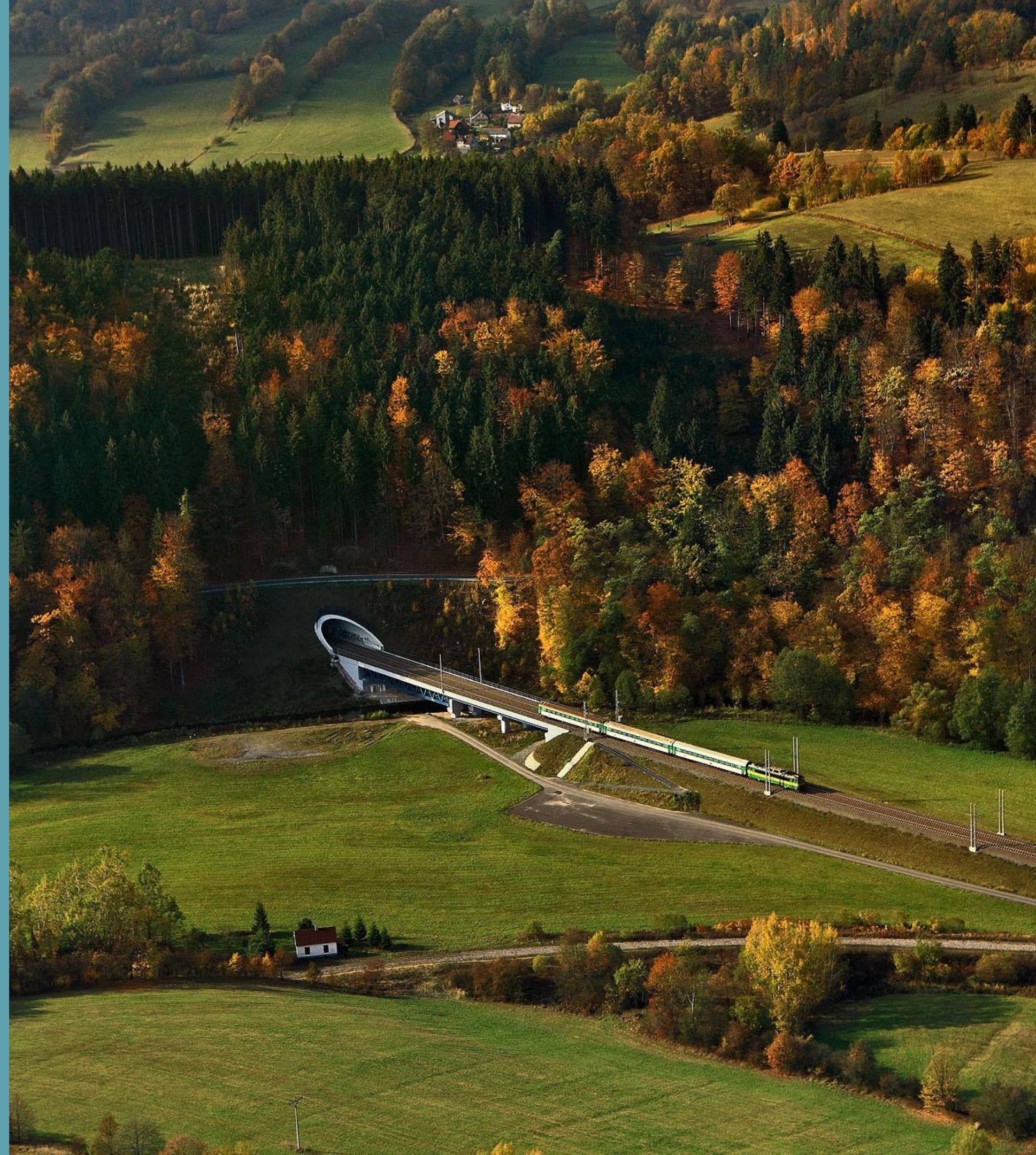


Ministerstvo dopravy

Obecné priority



Ministerstvo dopravy



Konkurenceschopnost

ZAJIŠTĚNÍ KONKURENCESCHOPNOSTI EVROPSKÉHO DOPRAVNÍHO PRŮMYSLU

- Musí být zajištěna v návaznosti na ambiciózní cíle v oblasti klimatu
- Podpora investic a nových technologií
- Draghiho zpráva - „Doprava je důležitým pilířem hospodářství EU“
 - Investice do dopravy a dopravní infrastruktury
 - Technologické harmonizace vs fragmentace vnitřního trhu
 - Podpora čisté mobility
 - Nedostatek pracovníků



Financování

Priorita: Rozvoj dopravní infrastruktury (výstavba VRT)

- VRT je v intenzivní přípravné fázi prvních projektů
- Stavby by měly být zahájeny kolem roku 2027-28 (i formou PPP)
- VFR 2028+ je klíčové – robustní CEF 3
- CZ hledá LMG, kteří by pomohli zvýšit povědomí o financování VRT
- Pražská deklarace: rozvoj strategické dopravní infrastruktury (VRT) a jejího financování.
 - Podepsaly země V4 + Pobaltí (LV, LT, EE) dne 14. 6.

Automotive

- Jednání se zástupci sektoru v rámci formulace priorit pro další EK
- Potřeba racionalizace přijaté legislativy a omezení nové legislativy
- 100% bezemisní cíl v roce 2035
- Snaha o definici souboru opatření k umožnění realizace stanovených emisních cílů (plug-in hybridy, range extendery)
- Spolupráce like-minded skupiny při schvalování sekundární legislativy k Euro 7

Co se chystá

- Balíček k technické způsobilosti silničních vozidel
- Iniciativa na podporu čistých vozidel v korporátnímu vozovému parku
- Jednotná digitální rezervace a prodej jízdenek
- Bezpečnost dopravy – vojenská mobilita
- Investiční plán pro udržitelnou dopravu
- Autonomní řízení vozidel



Legislativní návrhy



Ministerstvo dopravy



Zákaz řízení:

Návrh směrnice EP a Rady o výkonu zákazu řízení motorových vozidel s celoevropským účinkem

- **Cíl:** zavést opatření pro vzájemné uznávání dopravních přestupků v rámci EU zaměřených na závažné delikty vedoucí k dopravním nehodám
- **Stav:** Probíhá diskuse v rámci PS Rady.
- **Pozice ČR:**
 - Návrh je přínosný, ale vyžaduje úpravy pro jasnější definice, snížení administrativní zátěže a aplikovatelnost v ČR
 - Snaha ČR o vyřešení trestních zákazů řízení a jejich aplikace (řeší Ministerstvo spravedlnosti).
 - ČR může podpořit zákaz řízení v návrhu směrnice o řidičských průkazech, ale nepodporuje zahrnutí bodového systému



Řidičské průkazy:

Návrh směrnice EP a Rady o řidičských průkazech

- **Cíl:** Revize pravidel o řidičských průkazech se zaměřuje na začínající řidiče, přiměřenou zdravotní způsobilost a digitalizaci pro zlepšení BESIP a volného pohybu občanů v EU
- **Stav:** příprava trialogů s EP (ČR podpořila OP 12/2023 po vyřešení většiny výhrad)
- **Pozice:**
 - Zásadní problém se sebehodnocením zdravotní způsobilosti, ČR preferuje posouzení lékařem
 - Vítáme digitalizaci, ale považujeme digitální řidičský průkaz za brzy zastaralý
 - Zásadní otázky k vyjasnění s EP: minimální věk, uznávání CPC ze třetích zemí, doprovodné řízení, alkoholová tolerance, hmotnostní limity a transpoziční lhůta.



Práva cestujících (tzv. omnibus): Návrh na změnu modálních nařízení, pokud jde o vymáhání práv cestujících v Unii

- **Cíl:** řešit nedostatky /zlepšit zajištění práv cestujících v jednotlivých druzích dopravy
- **Stav:** diskuse v rámci PS Rady; HU PRES cílí na obecný přístup na prosincové Radě TTE
- **Pozice:**
 - Vnímáme potřebu úprav u letecké dopravy a u cestujících s omezenou možností pohybu (PRM), u ostatních módů (autobusy, železnice, vodní doprava) již méně
 - Snaha o nevytváření nadměrné zátěže (u národních dozorujičích orgánů i dopravců)



Práva cestujících:

Návrh nařízení o právech v souvislosti s multimodálními cestami

- **Cíl:** upravit práva cestujících při cestách, kde jsou alespoň dva druhy dopravy
- **Stav:** diskuse v rámci PS Rady; HU PRES cílí na obecný přístup na prosincové Radě TTE
- **Pozice:**
 - Poměrný pesimismus ohledně skutečného přínosu pro cestující, obava ze zátěže pro ČS, dopravce i provozovatele přestupních terminálů
 - Snaha hledat jednodušší řešení

Práva cestujících (letecká doprava): Návrh revize nařízení o společných pravidlech náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě

- **Cíl:** upřesnit podmínky, které byly v minulosti důvodem mnoha sporů mezi leteckými dopravci a cestujícími (zpoždění více jak dvě hodiny, zrušení letu)
- **Stav:** diskutováno 2013-2015, 2019-2020, od té doby se neprojednává; HU PRES plánuje politickou debatu na prosincové Radě TTE
- **Pozice:**
 - Rozdílné zájmy a postoje k hlavním otázkám (časové a finanční kompenzační limity, navazující lety, seznam mimořádných okolností, pravidla příručních zavazadel)
 - Podporujeme jednání o změně pravidel
 - Časové limity 5-9-12 hodin podle délky letu, otevřený seznam mimořádných okolností, definovat neočekávané bezpečnostní závady, navazující lety



Kombinovaná doprava:

Návrh revize směrnice týkající se rámce podpory intermodální přepravy zboží a týkající se výpočtu úspory externích nákladů a generování agregovaných dat

- **Cíl:** zvýšení konkurenceschopnosti KD, přesun nákladní dopravy ze silnice
- **Stav:** diskuse v rámci PS Rady. Cíl HU PRES je dosažení obecného přístupu.
- **Pozice:**
 - ČR vítá novelizaci směrnice
 - Zásadní je stanovení jasné a jednoduché definice KD
 - Podpora kontinentální povahy KD a zřizování pravidelných linek KD
 - Otevřená zůstává otázka definice a povinného využívání eFTI

Váhy a rozměry:

Návrh revize směrnice o hmotnostech a rozměrech silničních vozidel

- **Cíl:** zvýšení počtu bezemisních HDV, zlepšení dodržování vymáhání pravidel stanovených
- **Stav:** diskuse v rámci PS Rady, pro HU PRES se nejedná o prioritní předpis
 - Řada ČS má obavy z dopadů vyšší hmotnosti na infrastrukturu
- **Pozice:**
 - ČR je flexibilní k navýšení hmotnosti (již dnes máme 48 t)
 - Obezřetnost u navyšování nápravových tlaků u ZEV (ideálně max 11,5 t)
 - Obecná podpora provozu gigalinerů (za současných podmínek)

Přidělování železniční kapacity:

Návrh nařízení o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru

- **Cíl:** cílem návrhu je stanovit rámec k efektivnějšímu přidělování kapacity na železnici
- **Stav:** obecný přístup přijat Radou TTE 18.6. 2024, čeká se na zahájení dialogů
- **Pozice:**
 - V obecných rysech ČR vítá a pozitivně hodnotí průběh projednávání
 - Zásadní je harmonizovaný přístup k provádění evropského rámce pro řízení kapacity
 - Odklonové trasy: při jednání s EP by do textu měly být zahrnuty základní normy a provozní opatření, aby se jednoduše udržela jejich kvalita.



CountEmissionsEU:

Návrh nařízení o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb

- **Cíl:** harmonizace metodického rámce pro výpočet a vykazování emisí skleníkových plynů z dopravních služeb
- **Stav:** obecný přístup byl přijat Radou TTE v prosinci 2023, nyní příprava trialogů
 - EP rozšiřuje působnost na zprostředkovatele údajů
 - EP zavádí povinnosti využívání primárních dat (kromě SMEs)
 - EP navrhuje zavést sankční mechanismus při opakovaných neshodách
- **Pozice:**
 - ČR k původnímu návrhu byla poměrně kritická
 - Po zapracování připomínek ČR (tvorba kalkulačky pro SMEs) posun v pozici



EMSA

Návrh nařízení o Evropské agentuře pro námořní bezpečnost

- **Cíl:** aktualizovat mandát agentury, aby odrážel současné potřeby
- **Stav:** obecný přístup přijat Radou TTE 18. 6., jakmile bude připraven EP, lze zahájit trialogy
- **Pozice:**
 - Z důvodu absence obchodních lodí v námořním rejstříku je přímá činnost agentury v české námořní dopravě omezená (hl. dohled a audity nad aplikací směrnic a certifikací posádek, vzdělávání)
 - Důležité pro ČR, aby návrh nešel ambicemi v oblasti digitalizace nad rámec již dojednané legislativy v rámci EU námořního balíčku



RIS

Návrh revize směrnice o říčních informačních službách

- **Cíl:** podpora řízení provozu a dopravy ve vnitrozemské plavbě, napomáhat k bezpečnému a efektivnímu dopravnímu procesu a co největšímu využívání vnitrozemských vodních cest
- **Stav:** obecný přístup přijat Radou TTE 18. 6. 2024, čeká se na zprávu EP
- **Pozice:**
 - Podpora revize
 - Minimalizovat administrativní a finanční zátěž
 - Dosáhnout flexibility textu ohledně nakládání se stížnostmi uživatelů
 - Získat dostatečnou transpoziční lhůtu



Q&A



Ministerstvo dopravy

Děkujeme za pozornost



Ministerstvo dopravy



PRIORITY

Hospodářské komory České republiky:
GREEN DEAL V RÁMCI MANDÁTU EU 2024–2029

PRIORITIES

of Czech Chamber of Commerce:
GREEN DEAL WITHIN THE EU MANDATE 2024–2029



VÝCHODISKA:

Hospodářská komora ČR (dále jen „HK ČR“) zdůrazňuje potřebu realistického a koherentního přístupu k Zelené dohodě pro Evropu, který zohledňuje ekonomické, technologické a sociální faktory a zajišťuje udržitelný rozvoj v rámci EU. HK ČR nespochybňuje potřebu zelené transformace EU, pro další hospodářský růst Evropy je však klíčová reálnost cílů a v tomto ohledu je nutná úprava jednotlivých pilířů Zelené dohody.



KEY FOUNDATIONS:

The Czech Chamber of Commerce (hereinafter referred to as the “CZCC”) stresses the need for a realistic and coherent approach to the European Green Deal, which considers economic, technological and social factors and ensures sustainable development within the EU. The CZCC does not question the need for a green transformation of the EU, but the realism of the objectives is crucial for the further economic growth of Europe and in this respect, adjustments to the individual pillars of the Green Deal are necessary.

HK ČR sestavila soubor návrhů na nápravu klimatické agendy EU. Dokument se zabývá revizí různých legislativních aktů, včetně směrnic a nařízení souvisejících s energetickou účinností, obnovitelnými zdroji energie, obchodováním s emisními povolenkami, snižováním emisí a jinými aspekty Zelené dohody pro Evropu. Dále se věnuje revizi legislativy týkající se energetické náročnosti budov, podpory využívání obnovitelných zdrojů, omezování průmyslových emisí, snižování emisí metanu, zavádění udržitelných technologií, a také pravidlům pro oběhové hospodářství. Jednotlivé návrhy mají za cíl zamezit překrývání předpisů, snížit administrativní zátěž a upravit lhůty či povinnosti v legislativních aktech tak, aby nebyla narušena konkurenceschopnost členských států EU.

Kompletní dokument byl předán českým europoslancům a také kompetentním ministrům na úrovni české vlády. Ministerstva a europoslanci mohou tento dokument využít k efektivnímu prosazení legislativních změn v rámci Zelené dohody pro Evropu. Poskytuje konkrétní doporučení a připomínky našich členů, které mohou být cenným vodítkem při revizi a přijímání legislativních aktů nebo také pro navržení oddálení dat účinnosti. To zahrnuje i využití dokumentu při lobbingu na úrovni EU směrem k institucím a v rámci EHSV.

The CZCC has compiled a set of proposals to fix the EU's climate agenda. The document addresses the revision of various pieces of legislation, including directives and regulations related to energy efficiency, renewable energy, emissions trading, emission reductions and other aspects of the Green Deal. It is also reviewing legislation on energy performance of buildings, support to deployment of renewable energy, industrial emissions reduction, methane reduction, introduction of sustainable technologies, and rules for the circular economy. The individual proposals aim to avoid overlapping regulations, reduce administrative burdens and adjust deadlines or obligations in legislative acts so as not to undermine the competitiveness of EU Member States.

The complete document was handed over to the Czech MEPs and also to the competent Czech ministers. Ministries and MEPs can use this document to effectively push for legislative changes under the Green. It provides specific recommendations and comments from our members that can provide valuable guidance for the revision and adoption of legislative acts or for proposing delays in the effective dates. This includes the use of the document in lobbying at EU level towards the institutions and within the EESC.

OBECNÉ PŘIPOMÍNKY KE KLIMATICKÉ AGENDĚ EU:

1. Systematický přístup k adaptaci na klimatickou změnu
EU musí při tvorbě klimatické politiky brát v úvahu celosvětové dopady svých opatření. Přesun průmyslu mimo EU nepovede ke snížení emisí, naopak hrozí únik uhlíku a prohloubení závislosti EU na třetích zemích. Je důležité, aby nový mandát EU zahrnoval širší dopady a podporoval konkurenceschopnost evropských podniků. Zelená dohoda by měla být v souladu s průmyslovou strategií a dodržovat zásadu technologické neutrality.

2. Regulace podložená na datech a číslech
Legislativní návrhy musí být realistické a odpovídat ekonomickým, sociálním a technologickým kapacitám. Regulace by neměly přetěžovat podniky a měly by být co nejvíce zjednodušeny. Regulace by měla být monitorována a systematicky přezkoumávána, aby se předešlo překryvům a zbytečné administrativní zátěži.

3. Informovanost a zapojení veřejnosti
Je nezbytné, aby aktéři na trhu byli informováni o nových legislativních aktech a jejich povinnostech. HK ČR navrhuje zavést online systém pro přehled povinností a finanční podpory z EU. Široké zapojení zainteresovaných stran do tvorby nových předpisů zajistí lepší zpětnou vazbu a technologickou proveditelnost.

4. Podpora investic do zelené tranzice
Pro naplnění cílů se vyžaduje maximální využití veřejných investic a zapojení soukromého kapitálu. EU by měla motivovat banky k investicím do „čistých“ projektů a zahrnout do pravidel financování i nízkoemisní technologie. Pro úspěšnou realizaci Zelené dohody je klíčový víceletý finanční rámec zaměřený na konkurenceschopnost.

GENERAL COMMENTS ON THE EU CLIMATE AGENDA:

- 1. A systematic approach to adaptation to climate change**

The EU must consider the global impacts of its actions when developing climate policy. Moving industry outside the EU will not lead to a reduction in emissions, but risks carbon leakage and deepening the EU's dependence on third countries. It is important that the new EU mandate includes wider impacts and supports the competitiveness of European businesses. The Green Deal should be consistent with the industrial strategy and respect the principle of technological neutrality.
- 2. Regulation based on data and figures**

Legislative proposals must be realistic and respond to economic, social and technological capacities. European regulation should not overburden businesses and should be as simple as possible. Regulation should be monitored and systematically reviewed to avoid overlaps and unnecessary administrative burdens.
- 3. Public awareness and involvement**

It is essential that market players are informed about new legislation and their obligations. The CZCC proposes to introduce an online system for an overview of obligations and EU financial support. Broad stakeholder involvement in the development of new regulations will ensure better feedback and technological feasibility.
- 4. Promoting investment in green transition**

Maximising public investment and the involvement of private capital is required to meet the objectives. The EU should incentivise banks to invest in clean projects and include low-carbon technologies in the financing rules. A competitiveness focused multiannual financial framework is crucial for the successful implementation of the Green Deal.

V rámci výchozího dokumentu se HK ČR podrobněji zabývá revizí konkrétních legislativních aktů. Níže uvedený přehled návrhů není plným a konečným výčtem připomínek obsaženým v kompletním a uceleném souboru podnětů HK ČR.



Směrnice o energetické účinnosti a o změně nařízení (EU) 2023/955: Tato směrnice se zaměřuje na zvyšování energetické účinnosti v EU, stanovuje cíle pro úspory energie a poskytuje rámec pro jejich dosažení.

Návrhy HK ČR: V některých průmyslových odvětvích je cesta k dekarbonizaci postavena výhradně na procesu elektrifikace, což je v rozporu s cíli směrnice. Odstranit limity 270 g CO₂/kWh pro kogeneraci. Snížit % OZE pro účinný systém dálkového vytápění a chlazení na 20 % v roce 2035 a na 40 % v letech následujících.



Směrnice o energetické náročnosti budov (EPBD): Směrnice se zaměřuje na zvyšování energetické účinnosti budov, včetně stanovení minimálních požadavků na energetickou náročnost a podporu renovací budov.

Návrhy HK ČR: Navrhujeme možnost prokazovat energetickou náročnost na úrovni celého průmyslového areálu, nikoli jednotlivých budov. Požadujeme úpravu vymezení nabíjecích stanic pro elektromobily tak, aby zohledňovalo specifické požadavky na přenosovou a distribuční soustavu. Dále je důležité, aby cíle byly flexibilní a odpovídaly nárůstu elektrických vozidel, aby se předešlo neefektivním investicím.

As part of the baseline document, the CZCC is looking in more detail at the revision of specific legislative acts. The list of proposals below is not the full and final list of comments contained in the complete and comprehensive set of suggestions from the CZCC.



Directive on energy efficiency and amending Regulation (EU) 2023/955: This Directive focuses on improving energy efficiency in the EU, sets targets for energy savings and provides a framework for achieving them.

Proposals of the CZCC: In some industrial sectors, the path to decarbonisation is based solely on the electrification process, which is contrary to the objectives of the Directive. Remove the 270 g CO₂/kWh limits for cogeneration. Reduce the % of RES for efficient district heating and cooling to 20% in 2035 and 40% in the following years.



Directive on the energy performance of buildings (EPBD): The Directive focuses on improving the energy efficiency of buildings, including setting minimum energy performance requirements and promoting building renovation.

Proposals of the CZCC: We propose the possibility to demonstrate energy performance at the level of the whole industrial site, not individual buildings. We request modification of the definition of charging stations for electric vehicles to consider the specific requirements for the transmission and distribution system. Furthermore, it is important that the targets are flexible and correspond to the growth of electric vehicles to avoid inefficient investments.



Směrnice o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve společenství a o změně směrnice rady 96/61/ES (ETS I a ETS II):

Tato směrnice zavádí systém obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v EU, který má za cíl snížit emise a podpořit přechod na nízkouhlíkové hospodářství.

Návrhy HK ČR: Navrhujeme přehodnocení pravidel pro volnou alokaci povolenek a omezení cenové volatility nastavením cenového pásma. Požadujeme zohlednění krizových situací při výpočtu bezplatné alokace povolenek. Dále žádáme, aby výnosy z prodeje povolenek byly investovány do projektů bezemisní dopravy a infrastruktury, aby systém ETS II nezhoršoval konkurenceschopnost průmyslu a nezvyšoval administrativní zátěž. Vyzýváme k prevenci započítávání nákladů na ETS II do cen paliv a k zajištění stability cen povolenek. Požadujeme revizi pravidel pro technologie CCU a zachycený CO₂ do roku 2026 a prioritizaci využití výnosů na dekarbonizační projekty. Navrhujeme také dvouletý odklad spuštění systému EU ETS II v oblasti dopravy.



Směrem k ambicióznímu průmyslovému hospodaření s uhlíkem pro EU (strategie pro CCUS):

Tato strategie se zaměřuje na rozvoj technologií pro zachycování, využití a skladování uhlíku s cílem podpořit udržitelnost a snižování emisí v průmyslu.

Návrhy HK ČR: Požadujeme přípravu regulačního balíčku pro přepravu a ukládání CO₂. Dále by mělo být umožněno průmyslové hospodaření s CO₂ také pro uhlík získaný z pyrolýzy. HK ČR rovněž zdůrazňuje potřebu vytvoření podmínek pro další využití CO₂, zejména pro syntetická paliva, včetně syntetického metanu.



Directive on establishing a scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community and amending Council Directive 96/61/EC (ETS I and ETS II):

This Directive establishes a greenhouse gas emissions trading scheme in the EU to reduce emissions and support the transition to a low-carbon economy.

Proposals of the CZCC: We propose to reconsider the rules for free allocation of allowances and to limit price volatility by setting a price band. We call for taking crisis situations into account when calculating the free allocation of allowances. We also ask that the proceeds from the sale of allowances be invested in emission-free transport and infrastructure projects so that ETS II does not worsen the competitiveness of industry and increase the administrative burden. We call for the prevention of the costs of ETS II to be factored into fuel prices and for the stability of allowance prices. We call for a revision of the rules for CCU technologies and captured CO₂ by 2026 and for the prioritisation of the use of revenues for decarbonisation projects. We also propose a two-year postponement in the launch of the EU ETS II in the transport sector.



Towards an ambitious Industrial Carbon Management for the EU (Strategy for the CCUS): This strategy focuses on the development of carbon capture, utilisation and storage technologies to promote sustainability and reduce emissions in industry.

Proposals of the CZCC: We call for the preparation of a regulatory package for CO₂ transport and storage. Furthermore, industrial CO₂ management should also be allowed for carbon obtained from pyrolysis. The CZCC also stresses the need to create conditions for further use of CO₂, especially for synthetic fuels, including synthetic methane.



Rozhodnutí o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů a o změně směrnice 2003/87/ES (MRS): Rozhodnutí stanovuje mechanismus pro stabilizaci trhu s povolenkami na emise skleníkových plynů a řešení problémů spojených s přebytečnými povolenkami.

Návrhy HK ČR: Zdůrazňujeme, že cena emisní povolenky by měla odpovídat nákladům konkurence a neměla by ohrozit konkurenceschopnost průmyslu ve střednědobém horizontu. Měl by fungovat mechanismus, který reaguje na rozdíl ceny EU ETS a hraniční ceny emisních nákladů pro hlavní trhy. Dále navrhuje, aby rezerva tržní stability lépe reagovala na prudké výkyvy ceny a stabilizovala trh jak směrem nahoru, tak dolů.



Nařízení, kterým se zřizuje opatření pro posílení evropského ekosystému výroby technologií pro nulové čisté emise (NZIA): Toto nařízení podporuje inovace a rozvoj technologií pro výrobu s nulovými čistými emisemi v Evropě, čímž se usiluje o udržitelnost a ekologický rozvoj.

Návrhy HK ČR: Plně souhlasíme s cílem zkrátit dobu povolovacího procesu na 18 měsíců. Navrhujeme započítat proces hodnocení EIA do maximální doby schvalování projektů spadajících pod NZIA, jeho nezapočítání snižuje efektivitu zkrácení pro významné dekarbonizační projekty. Navrhujeme do přílohy, která obsahuje seznam konečných produktů a konkrétních součástí „používaných především“ pro výrobu technologií pro nulové čisté emise, doplnit položku „bateriová elektrická vozidla“. To je klíčové pro dosažení cílů v oblasti bateriových technologií a ukládání energie.



Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading scheme and amending Directive 2003/87/EC (MRS): The decision sets out a mechanism to stabilise the market for greenhouse gas emission allowances and to address the problems associated with surplus allowances.

Proposals of the CZCC: We stress that the price of emission allowances should be in line with the cost of competition and should not jeopardise the competitiveness of the industry in the medium term. There should be a mechanism that responds to the difference between the EU ETS price and the marginal cost of emissions for the main markets. We also suggest that the Market Stability Reserve should better respond to sharp price fluctuations and stabilise the market both upwards and downwards.



Regulation on establishing a framework of measures for strengthening Europe's net-zero technology manufacturing ecosystem (NZIA): This Regulation promotes innovation and the development of technologies for zero-emission generation in Europe, thereby striving for sustainability and environmental development.

Proposals of the CZCC: We fully agree with the objective of reducing the permitting process to 18 months. We propose to include the EIA process in the maximum approval time for projects falling under the NZIA, not including it reduces the effectiveness of the reduction for major decarbonisation projects. We suggest adding „battery electric vehicles“ to the Annex, which lists the end products and specific components „primarily used“ to produce zero net emission technologies. This is key to achieving battery technology and energy storage targets.



Nařízení, kterým se zavádí mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích (CBAM):

Nařízení zavádí mechanismus pro vyrovnání uhlíkových emisí u dovážených výrobků, čímž se zajišťuje spravedlivá konkurence a ochrana evropského průmyslu před „únikem uhlíku“.

Návrhy HK ČR: Prostředky získané z CBAM by měly být výhradně směřovány na projekty týkající se činností zahrnutých v CBAM, což zajistí transformaci evropského energeticky náročného průmyslu. Je třeba zavést pravidla na ochranu exportu výrobků spadajících pod CBAM, a to například tím, že se nebudou odebírat povolenky za export. Dále je nutné přijmout opatření, která zabrání zneužívání pravidel CBAM dovozci a výrobci z třetích zemí, jako je například dělení dováženého materiálu nebo manipulace s emisními hodnotami.



Nařízení o snižování emisí metanu v odvětví energetiky a o změně nařízení (EU) 2019/942: Toto nařízení se zaměřuje na snižování emisí metanu v energetickém sektoru a zahrnuje opatření a pravidla pro efektivnější správu a kontrolu emisí.

Návrhy HK ČR: Je nezbytné vytvořit realistický prováděcí akt, který stanoví emisní stropy pro detekci a opravu úniků plynů (LDAR), včetně minimálních detekčních limitů, technik a prahových hodnot pro kontroly. Dále jsou třeba delegované akty, které by doplnily standardy pro měření, kvantifikaci, monitorování a vykazování emisí metanu, a to s ohledem na finanční dopady na koncové zákazníky. Dále upravit lhůty pro splnění požadavků pro stávající i nové lokality a zajistit výjimky v případě mimořádných zpoždění. Snižit frekvenci kontrol LDAR na 1× ročně pro všechny případy. Provozovatelé mají mít možnost u zásobníků plynu provádět pouze kontroly LDAR typu 1.



Regulation on establishing a carbon border adjustment mechanism (CBAM): The Regulation establishes a mechanism to offset carbon emissions from imported products, ensuring fair competition and protecting European industry from „carbon leakage“.

Proposals of the CZCC: The funds raised from the CBAM should be exclusively directed to projects related to the activities covered by the CBAM, ensuring the transformation of Europe's energy-intensive industry. Rules should be put in place to protect the export of products covered by the CBAM, for example by not taking allowances for exports. Measures must also be taken to prevent the abuse of CBAM rules by importers and third-country producers, such as the splitting of imported material or the manipulation of emission values.



Regulation on the reduction of methane emissions in the energy sector and amending Regulation (EU) 2019/942: This regulation focuses on reducing methane emissions in the energy sector and includes measures and rules for more effective management and control of emissions.

Proposals of the CZCC: It is necessary to develop a realistic implementing act that sets emission ceilings for leak detection and repair (LDAR), including minimum detection limits, techniques and thresholds for inspections. Furthermore, delegated acts are needed to complement standards for measuring, quantifying, monitoring and reporting methane emissions, considering the financial impact on end-users. Further, adjust compliance deadlines for existing and new sites and provide for exemptions in case of extraordinary delays. Reduce the frequency of LDAR inspections to once per year for all cases. Operators should only be able to perform Type 1 LDAR inspections on gas storage tanks.



Návrh směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (AAQD): Tato směrnice se věnuje zlepšení kvality vnějšího ovzduší v EU, stanovuje cíle pro snížení znečištění a upravuje sledování a reportování kvality ovzduší.

Návrhy HK ČR: Požadujeme přehodnocení revize kvůli zásadnímu dopadu na průmysl a infrastrukturu ČR, což by snížilo konkurenceschopnost. Revize EQS (Environmental Quality Standards) musí zohlednit externí faktory, aby nebyly omezeny průmyslové provozy splňující legislativu. Opatření mají cílit na hlavní zdroje znečištění, což často není průmysl. Navrhujeme zvážit alternativy umožňující zachování stávajících emisních limitů.



Proposal for a directive on ambient air quality

and cleaner air for Europe (AAQD): This Directive is dedicated to improving ambient air quality in the EU, sets targets for reducing pollution and regulates air quality monitoring and reporting.

Proposals of the CZCC: We call for a reconsideration of the revision due to the major impact on industry and infrastructure in the Czech Republic, which would reduce competitiveness. The revision of the EQS (Environmental Quality Standards) must consider external factors so as not to restrict industrial operations complying with the legislation. Measures should target the main sources of pollution, which is often not industry. We propose to consider alternatives that allow the existing emission limits to be maintained.



Nařízení, kterým se stanoví rámec pro zajištění bezpečných a udržitelných dodávek kritických surovin a mění nařízení (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 a (EU) 2019/1020 (CRMA): Nařízení se zaměřuje na zajištění dodávek kritických surovin pro evropskou ekonomiku a posiluje udržitelnost a bezpečnost jejich dodávek.

Návrhy HK ČR: Podporujeme snahu EU o soběstačnost v oblasti surovin, ale varujeme před možným nesouladem na úrovni EU, který by mohl ohrozit klíčové zahraniční trhy. EU by měla koordinovat vyjednávání o nákupu kritických surovin s třetími zeměmi. Navrhujeme zařadit železný a ocelový šrot na seznam strategických druhotných surovin, aby byla podpořena dekarbonizace evropského ocelářství, které čelí nedostatku této suroviny.



Nařízení o dodávání na trh unie a vývozu z unie některých komodit a produktů spojených s odlesňováním a znehodnocováním lesů a o zrušení nařízení (EU) 995/2010 (EUDR): Toto nařízení reguluje obchod s komoditami a produkty souvisejícími s odlesňováním a má za cíl chránit lesy a biodiverzitu.

Návrhy HK ČR: Je nezbytné garantovat bezpečnost dat, protože pilotní verze informačního systému Evropské komise (EK) nefunguje správně a neumožňuje efektivní přenos dat. Dále je třeba vyjasnit systém hodnocení rizik jednotlivých zemí. Navrhujeme posunout datum použitelnosti povinností na 31. prosince 2026, aby se umožnilo testování IT systému EK a připojení podnikových systémů. Také žádáme o sjednocení dat pro všechny kategorie podniků na jedno datum, což by usnadnilo správu a snížilo náklady v dodavatelském řetězci.



Regulation on establishing a framework for ensuring a secure and sustainable supply of critical raw materials and amending Regulations (EU) No 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 and (EU) 2019/1020 (CRMA):

The Regulation aims to secure the supply of critical raw materials for the European economy and strengthen the sustainability and security of supply.

Proposals of the CZCC: We support the EU's drive for self-sufficiency in raw materials but warn against possible inconsistencies at EU level that could jeopardise key foreign markets. The EU should coordinate negotiations on the purchase of critical raw materials with third countries. We propose including scrap iron and steel in the list of strategic secondary raw materials in order to support the decarbonisation of the European steel industry, which is facing a shortage of this raw material.



Regulation on the making available on the Union market and the export from the Union of certain commodities and products associated with deforestation and forest degradation and repealing Regulation (EU) No 995/2010 (EUDR):

This regulation regulates trade in commodities and products related to deforestation and aims to protect forests and biodiversity.

Proposals of the CZCC: It is necessary to guarantee data security, as the pilot version of the European Commission (EC) information system is not working properly and does not allow efficient data transfer. Furthermore, the risk assessment system for individual countries needs to be clarified. We propose to postpone the date of applicability of the obligations to 31 December 2026 to allow testing of the EC IT system and connection of company systems. We also ask for the consolidation of data for all categories of enterprises on one date, which would facilitate administration and reduce costs in the supply chain.



Ekodesign a energetické štítky pro kuchyňské spotřebiče (trouby, varné desky a digestoře): Tato regulace se věnuje ekodesignu a energetickým štítkům pro specifické kuchyňské spotřebiče, s cílem zvýšit jejich energetickou účinnost a snížit jejich vliv na životní prostředí.

Návrhy HK ČR: Pracovní dokumenty navrhovaného nařízení pro ekodesign a energetické štítky varných spotřebičů neodpovídají správným parametrům a musí být EK pečlivě revidovány před dalšími legislativními kroky. Limity pro indukční varné desky by měly zahrnovat flexibilní zóny a požadavky na NO₂ u plynových varných desek by měly být založeny na tržních datech. Digestoře by neměly být přeměňovány na vzduchové čističe a EK by měla používat ověřené standardy a normy, vyhýbající se neověřeným testovacím metodám. Index opravitelnosti by měl být vypracován ve spolupráci s odborníky na standardizaci.



Nařízení o bateriích a odpadních bateriích, o změně směrnice 2008/98/ES a nařízení (EU) 2019/1020 a o zrušení směrnice 2006/66/ES: Toto nařízení se zaměřuje na regulaci baterií a odpadních baterií, stanovuje požadavky na jejich výrobu, použití a recyklaci s cílem snížit ekologický dopad.

Návrhy HK ČR: Požadujeme urychlené vytvoření recyklačních kapacit pro baterie v rámci EU. Splnění nastavených podmínek pro podíl recyklovaných kovů v bateriích a systému zpětného odběru baterií se ukazuje jako problematické z důvodu nedostatečných recyklačních kapacit v EU.



Draft regulation on eco-design and energy shields for heat pumps and air conditioning:

This regulation addresses eco-design and energy labels for specific kitchen appliances, with the aim of increasing their energy efficiency and reducing their environmental impact.

Proposals of the CZCC: The working documents of the proposed regulation for eco-design and energy labels for cooking appliances do not correspond to the correct parameters and need to be carefully revised by the EC before further legislative action. Limits for induction hobs should include flexible zones, and NO₂ requirements for gas hobs should be based on market data. Fume hoods should not be converted to air scrubbers and the EC should use verified standards and norms, avoiding unverified test methods. The reparability index should be developed in collaboration with standardisation experts.



Regulation concerning batteries and waste batteries, amending Directive 2008/98/EC and Regulation (EU) 2019/1020 and repealing Directive 2006/66/EC:

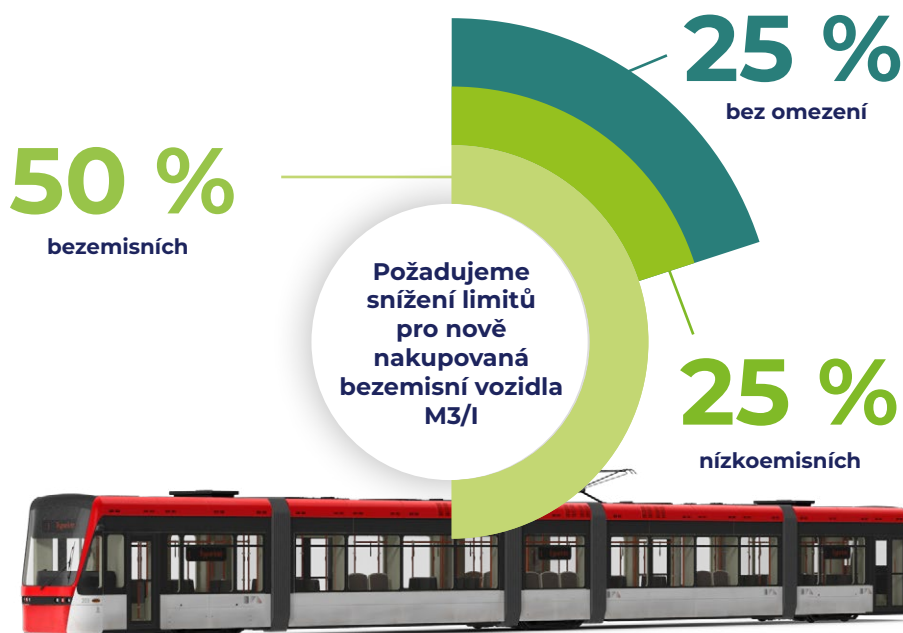
This regulation focuses on the regulation of batteries and waste batteries, setting requirements for their production, use and recycling in order to reduce their environmental impact.

Proposals of the CZCC: We call for the urgent creation of recycling capacity for batteries within the EU. Meeting the set conditions for the proportion of recycled metals in batteries and the battery take-back system is proving problematic due to the lack of recycling capacity in the EU.



Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 2009/33 EU o podpoře čistých a energeticky účinných cestních vozidel (CVD): Návrh směrnice aktualizuje pravidla pro podporu čistých a energeticky účinných vozidel, čímž se usiluje o snižování emisí a podporu udržitelné dopravy.

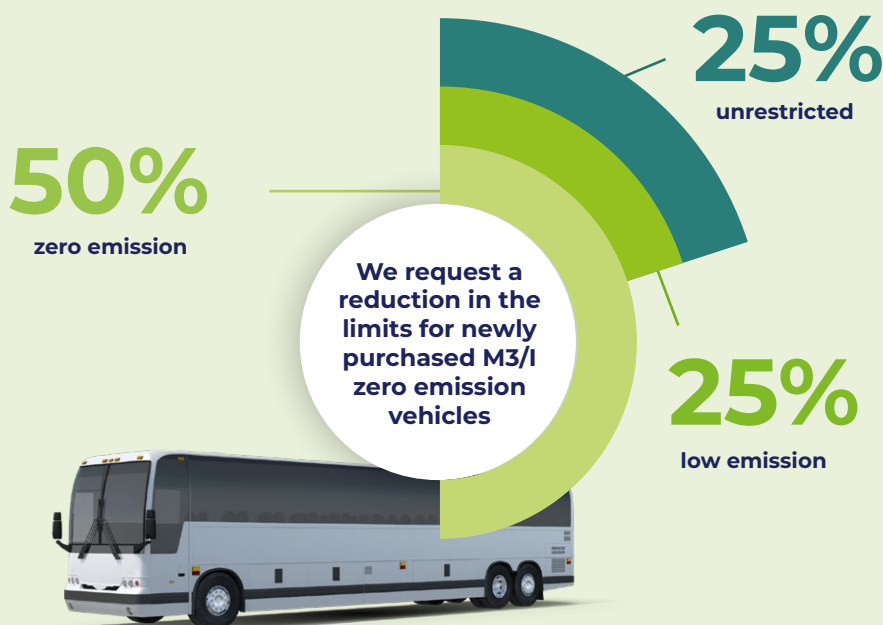
Návrhy HK ČR: Navrhujeme zahrnout vozidla na tekutá biopaliva do kategorie nízkoemisních vozidel. Požadujeme snížení limitů pro nově nakupovaná bezemisní vozidla M3/I na 50 % bezemisních, 25 % nízkoemisních a 25 % bez omezení. Je třeba využít národní výjimky pro motivaci výrobců autobusů a rozšířit směrnici na další druhy městské hromadné dopravy, jako jsou metro a tramvaje. Zásadní je spravedlivé posuzování přínosu bezemisních a nízkoemisních vozidel, ideálně na základě uspořené emisí CO₂ na kilometr.





Proposal for a Directive amending Directive 2009/33 EU on the promotion of clean and energy-efficient road vehicles (CVD): The draft directive updates the rules for promoting clean and energy-efficient vehicles to reduce emissions and promote sustainable transport.

Proposals of the CZCC: We propose to include liquid biofuel vehicles in the category of low-emission vehicles. We request a reduction in the limits for newly purchased M3/I zero emission vehicles to 50% zero emission, 25% low emission and 25% unrestricted. National exemptions should be used to incentivise bus manufacturers, and the directive should be extended to other modes of public transport such as metros and trams. A fair assessment of the benefits of zero- and low-emission vehicles, ideally on the basis of CO₂ emissions saved per kilometre, is essential.





Nařízení, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) 443/2009 a (EU) č. 510/2011: Toto nařízení určuje výkonnostní normy emisí CO₂ pro nová osobní a lehká užitková vozidla, čímž se usiluje o snížení emisí v automobilovém průmyslu.

Návrhy HK ČR: Požadujeme znovuzavedení flexibilních opatření, jako jsou „super-kredity“ a „zero- and low-emission vehicles mechanismus“, k podpoře technologické neutrality a využití více technologií včetně hybridních vozidel. Je důležité podpořit syntetická paliva pro řešení problému se starými vozovými parky v ČR. EK by měla posoudit celý cyklus paliva v kontextu požadavků na nulové emise od roku 2035, neboť ani elektřina, ani vodík nejsou absolutně bezemisní. Je nutné reflektovat i vývoj v oblasti paliv.



Regulation on setting CO₂ emission performance standards for new passenger cars and for new light commercial vehicles, and repealing Regulations (EC) No 443/2009 and (EU) No 510/2011: This

regulation sets CO₂ performance standards for new passenger cars and light commercial vehicles, aiming to reduce emissions in the automotive industry.

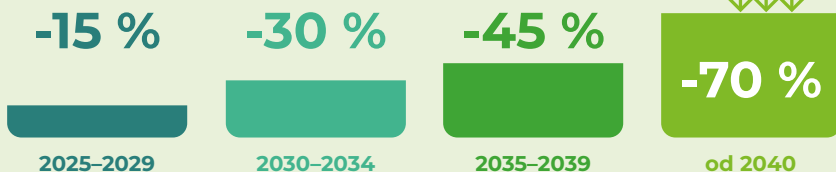
Proposals of the CZCC: We call for the reintroduction of flexible measures such as 'super-credits' and the 'zero- and low-emission vehicles mechanism' to promote technology neutrality and the use of multiple technologies, including hybrid vehicles. It is important to promote synthetic fuels to address the problem of old fleets in the CR. The EC should assess the whole fuel cycle in the context of zero emission requirements from 2035, as neither electricity nor hydrogen are emission-free. Developments in the fuel sector also need to be reflected.



Nařízení, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice rady 96/53/ES: Toto nařízení se zaměřuje na stanovení norem emisí CO₂ pro nová těžká vozidla a aktualizaci souvisejících regulací s cílem zlepšit ekologickou výkonnost těchto vozidel.

Návrhy HK ČR: Navrhujeme zohlednit potenciál biometanu a syntetických paliv pro stávající vozové parky a infrastrukturu. Požadujeme, aby Evropská komise do 26. července 2025 přijala metodiku pro registraci těžkých nákladních vozidel na paliva s neutrálními emisemi CO₂, zejména bioLNG. Mechanismus Corporate Carbon Footprint (CCF) by měl podporovat technologickou neutralitu a urychlit přechod k mobilitě s nulovými emisemi. Je nutné rozvíjet dobíjecí infrastrukturu pro elektrická těžká nákladní vozidla. Průměrné emise CO₂ u nových těžkých vozidel se oproti roku 2019 sníží o 15 % v letech 2025–2029, 30 % v letech 2030–2034, 45 % v letech 2035–2039 a 70 % od roku 2040. Plánované termíny přechodu na alternativní motory pro těžká vozidla nejsou realistické, užité vlastnosti battery electric vehicles (BEVs) nejsou vhodné pro dálkovou dopravu a absence vhodných technologií povede ke stárnutí vozového parku a vyšším emisím, což oslabí konkurenceschopnost vůči dopravcům ze třetích států.

Průměrné emise CO₂
u nových těžkých vozidel se
oproti roku 2019 sníží

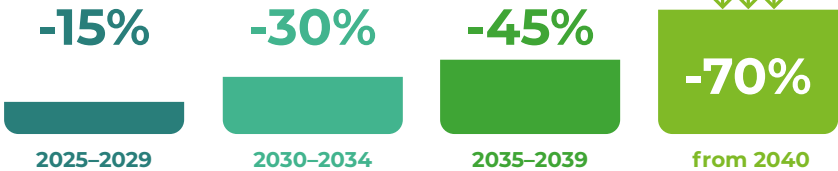




Regulation on setting CO₂ emission performance standards for new heavy-duty vehicles and amending Regulations (EC) No 595/2009 and (EU) 2018/956 of the European Parliament and of the Council and Council Directive 96/53/EC: This regulation aims to set CO₂ emission standards for new heavy-duty vehicles and update the related regulations to improve the environmental performance of these vehicles.

Proposals of the CZCC: We propose to consider the potential of biomethane and synthetic fuels for existing fleets and infrastructure. We request that the European Commission adopt a methodology for the registration of heavy-duty vehicles running on CO₂ neutral fuels, particularly bioLNG, by 26 July 2025. The Corporate Carbon Footprint (CCF) mechanism should promote technology neutrality and accelerate the transition to zero-emission mobility. It is necessary to develop charging infrastructure for electric heavy goods vehicles. Average CO₂ emissions of new heavy-duty vehicles will be reduced compared to 2019 by 15% from 2025–2029, 30% from 2030–2034, 45% from 2035–2039 and 70% from 2040. The projected dates for the transition to alternative engines for heavy vehicles are not realistic, the performance characteristics of battery electric vehicles (BEVs) are not suitable for long-distance transport and the absence of appropriate technologies will lead to an ageing fleet and higher emissions, weakening competitiveness against third country carriers.

Average CO₂ emissions of new heavy-duty vehicles will be reduced compared

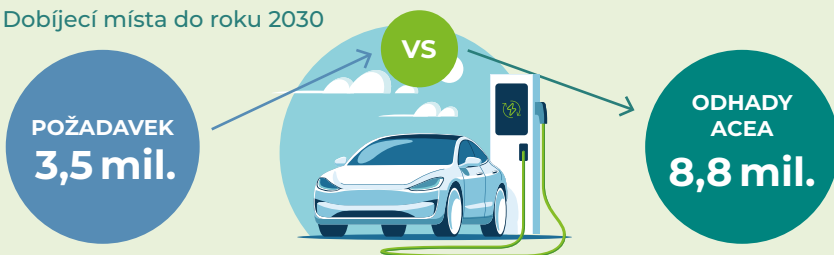




Nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU (AFIR): Toto nařízení se věnuje podpoře a zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, čímž se usiluje o rozvoj udržitelné dopravy v EU.

Návrhy HK ČR: Požadujeme zohlednění různých názorů při stanovování požadavků na plnící stanice a posouzení potřeb členských států. Je také nutné vyřešit nesoulad mezi požadavkem na 3,5 milionu dobíjecích míst do roku 2030 a odhady Evropské asociace výrobců automobilů (ACEA) na 8,8 milionu.

Dobíjecí místa do roku 2030



Nařízení o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (EURO 7): Nařízení se zaměřuje na schvalování emisních norem a životnosti baterií pro motorová vozidla a související systémy, čímž se usiluje o zlepšení environmentálních standardů.

Návrhy HK ČR: EK musí dokončit sekundární legislativu do konce roku 2025, aby zúčastněné strany měly čas na implementaci. Je třeba zahájit přípravu legislativy pro těžká nákladní vozidla (HDV) do září 2024, aby se zajistilo měření nových emisí s požadovanou přesností. Včasné zveřejnění je klíčové pro dlouhodobé plánování automobilového průmyslu.

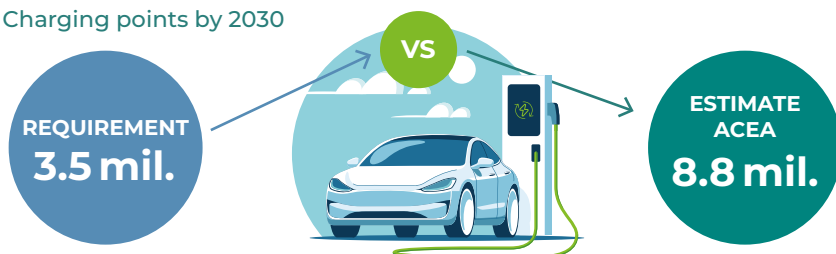


Regulation on the deployment of alternative fuels infrastructure and repealing Directive 2014/94/EU (AFIR):

This Regulation is dedicated to the promotion and deployment of infrastructure for alternative fuels, thereby aiming to develop sustainable transport in the EU.

Proposals of the CZCC: We call for different views to be considered when setting requirements for filling stations and assessing the needs of Member States. It is also necessary to resolve the discrepancy between the requirement for 3.5 million charging points by 2030 and the European Automobile Manufacturers Association (ACEA) estimate of 8.8 million.

Charging points by 2030



Regulation on type-approval of motor vehicles and engines and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles, with respect to their emissions and battery durability (Euro 7):

The regulation focuses on the approval of emission standards and battery life for motor vehicles and related systems, thereby seeking to improve environmental standards.

Proposals of the CZCC: the EC needs to finalise secondary legislation by the end of 2025 to give stakeholders time for implementation. Legislation for heavy duty vehicles (HDVs) needs to be started by September 2024 to ensure that new emissions are measured with the required accuracy. Timely publication is crucial for the long-term planning of the automotive industry.



Návrh nařízení o požadavcích na oběhovost projektů vozidel, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, o změně nařízení (EU) 2018/858 a (EU) 2019/1020 a zrušení směrnic 2000/53/ES a 2005/64/ES (ELVR):

Tento návrh se zaměřuje na oběhovost a ekologickou likvidaci vozidel s ukončenou životností a na zajištění udržitelného nakládání s těmito vozidly.

Návrhy HK ČR: Navrhujeme, aby se ELVR vztahovalo pouze na nově schválená vozidla. Požadujeme pro výrobce možnost využít všechny udržitelné recykláty bez omezení, včetně post-spotřebních a před-spotřebních recyklátů. Žádáme o vypuštění povinnosti designu pro demontáž, která klade vysoké nároky na výrobce bez přidané hodnoty. Žádáme o jasnou metodologii pro výpočet plastového recyklátu a realistické cíle, které reflektují dostupnost dodávek a technickou proveditelnost.



Návrh nařízení o obalech a obalových odpadech, o změně nařízení (EU) 2019/1020 a směrnice (EU) 2019/904 a o zrušení směrnice 94/62/ES (PPWR):

Tento návrh se zaměřuje na regulaci obalů a obalových odpadů, cílem je snížit jejich dopad na životní prostředí a podpořit recyklaci.

Návrhy HK ČR: Je nezbytné, aby EK v rámci delegovaného aktu zahrnula výjimky, které by reflektovaly reálné možnosti podniků, aby se předešlo paradoxnímu navýšení emisní stopy. Odpovědnost za čistotu opakovaně použitelných obalů by neměla být přenášena na maloobchodníky, protože nemohou zajistit, že nádoby přinesené zákazníky jsou neznečištěné, což by mohlo vést k právně obtížným situacím.



Proposal for a Regulation on circularity requirements for vehicle design and on management of end-of-life vehicles, amending Regulations (EU) 2018/858 and 2019/1020 and repealing Directives 2000/53/EC and 2005/64/EC (ELVR): This proposal focuses on the recycling and environmentally sound disposal of end-of-life vehicles and on ensuring the sustainable management of these vehicles.

Proposals of the CZCC: We propose that ELVR should only apply to newly approved vehicles. We request the possibility for manufacturers to use all sustainable recyclates without restriction, including post-consumer and pre-consumer recyclates. We request the deletion of the design for disassembly obligation, which places high demands on manufacturers without adding value. We ask for a clear methodology for calculating plastic recycle and realistic targets that reflect availability of supply and technical feasibility.



Proposal for a Regulation on packaging and packaging waste, amending Regulation (EU) 2019/1020 and Directive (EU) 2019/904, and repealing Directive 94/62/EC (PPWR): This proposal focuses on the regulation of packaging and packaging waste, with the aim of reducing its environmental impact and promoting recycling.

Proposals of the CZCC: It is essential that the EC includes exemptions in the delegated act to reflect the realistic possibilities of businesses to avoid a paradoxical increase in the emission footprint. Responsibility for the cleanliness of reusable packaging should not be transferred to retailers as they cannot ensure that containers brought in by customers are uncontaminated, which could lead to legally difficult situations.



Návrh směrnice o čištění městských odpadních vod (UWWTD): Návrh směrnice se zaměřuje na zlepšení čištění městských odpadních vod, aby se zajistila jejich kvalita a snížily negativní dopady na vodní ekosystémy.

Návrhy HK ČR: Osvobození od rozšířené odpovědnosti výrobce by mělo být možné pro výrobky uváděné na trh v množství méně než 2 tuny ročně nebo pokud na konci životnosti nevytvářejí mikro znečišťující látky. Pro výrobce, kteří prokáží, že produkty byly uvedeny na trh v jiném členském státě, by mělo být osvobození také aplikovatelné. EK by měla mít pravomoc stanovit kritéria pro identifikaci výrobků, které na konci své životnosti nevytvářejí znečišťující látky.



Nařízení komise, kterým se v souladu s články 107 a 108 smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (GBER) a pokyny pro státní podporu v oblasti klimatu, životního prostředí a energetiky na rok 2022 (CEEAG): Toto nařízení upravuje státní podporu a zajišťuje, že určité kategorie podpory jsou slučitelné s pravidly vnitřního trhu v oblastech klimatu, životního prostředí a energetiky.

Návrhy HK ČR: Požadujeme zahájení jednání s EK o revizi pravidel pro podporu nákupu nízkoemisních vozidel, zejména tahačů na bioLNG, jelikož současná pravidla tuto podporu vylučují. Revize CEEAG by měla být dokončena nejpozději do konce roku 2027. Delegovaný akt definující nízkouhlíkový vodík by měl být doprovázen revizí nařízení GBER č. 651/2014, což by umožnilo poskytování finanční podpory pro nízkouhlíkový vodík prostřednictvím veřejné podpory.



Proposal for a Directive concerning urban wastewater treatment (UWWTD): The draft directive aims to improve urban wastewater treatment to ensure its quality and reduce negative impacts on aquatic ecosystems.

Proposals of the CZCC: Exemption from extended producer responsibility should be possible for products placed on the market in quantities of less than 2 tonnes per year or if they do not generate micro-pollutants at the end of their life. For manufacturers who can prove that products have been placed on the market in another Member State, the exemption should also be applicable. The EC should have the power to set criteria for identifying products that do not generate pollutants at the end of their life.



Commission Regulation declaring certain categories of aid compatible with the internal market in application of Articles 107 and 108 of the Treaty and 2022 State Aid Guidelines for Environment, Climate and Energy (CEEAG): This Regulation regulates state aid and ensures that certain categories of aid are compatible with internal market rules in the areas of climate, environment and energy.

Proposals of the CZCC: We request the initiation of negotiations with the EC on the revision of the rules on support for the purchase of low-emission vehicles, particularly bioLNG truck tractors, as the current rules exclude such support. The CEEAG revision should be completed by the end of 2027 at the latest. The delegated act defining low-carbon hydrogen should be accompanied by a revision of GBER Regulation 651/2014, which would allow for the provision of financial support for low-carbon hydrogen through public aid.



Nařízení o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088: Toto nařízení zavádí rámec pro podporu a usnadnění udržitelných investic v EU, čímž se podporují investice do ekologických a sociálních projektů.

Návrhy HK ČR: Při přijímání ESG předpisů (Environmental = životní prostředí, Social = sociální oblast, Governance = správa a řízení společnosti) v oblasti nefinanční výkonnosti firem trváme na důsledném zohledňování různých cest ekologizace a dekarbonizace – ať už jde o taxonomii, obecně udržitelné finance, pravidla pro jadernou energetiku, nebo o energetické využití komunálního odpadu.



Směrnice, kterou se mění nařízení (EU) č. 537/2014, směrnice 2004/109/ES, směrnice 2006/43/ES a směrnice 2013/34/EU, pokud jde o podávání zpráv podniků o udržitelnosti (CSRD): Tato směrnice aktualizuje a harmonizuje požadavky na podávání zpráv o udržitelnosti pro podniky, aby se zajistila větší transparentnost a odpovědnost v oblasti podnikání.

Návrhy HK ČR: Je nezbytné, aby byly zprávy digitálně čitelné a srovnatelné prostřednictvím jednotného IT systému. Doporučujeme zavedení jednotné uhlíkové kalkulačky pro zajištění porovnatelnosti dat a snížení administrativních nákladů pro podniky. Dále je třeba poskytnout větší podporu podnikům při plnění těchto povinností, aby nedocházelo k přetížení administrativou na úkor rozvoje podnikání.



Regulation on the establishment of a framework to facilitate sustainable investment, and amending Regulation (EU) 2019/2088: This Regulation establishes a framework to promote and facilitate sustainable investment in the EU, encouraging investment in green and social projects.

Proposals of the CZCC: When adopting ESG regulations (Environmental = Environmental, Social = Social, Governance = Corporate Governance) in the area of non-financial performance of companies, we insist on consistent consideration of the different pathways to going green and decarbonisation - whether it is taxonomy, sustainable finance in general, rules for nuclear energy, or energy recovery of municipal waste.



Directive amending Regulation (EU) No 537/2014, Directive 2004/109/EC, Directive 2006/43/EC and Directive 2013/34/EU, as regards corporate sustainability reporting (CSRD): This Directive updates and harmonises sustainability reporting requirements for businesses to ensure greater transparency and accountability in business.

Proposals of the CZCC: It is essential that reports are digitally readable and comparable through a single IT system. We recommend the introduction of a single carbon calculator to ensure data comparability and reduce administrative costs for businesses. In addition, more support should be provided to businesses in meeting these obligations to avoid administrative overload to the detriment of business development.



Hospodářská komora České republiky
Czech Chamber of Commerce
Florentinum, Na Florenci 2116/15, 110 00 Praha 1

www.komora.cz

Vytvoření desetiletého plánu železničních investic

Jakkoliv je v ČR železnice institucionálně rozdělena, tak funguje jako celek. Základní podmínkou úspěšné a ekonomicky efektivní železniční dopravy je společné plánování a realizace rozvoje dráhy, vozidel a objednávky veřejné dopravy. To nutně vyžaduje dlouhodobě stabilní plánování investic a jejich finanční zajištění.

K tomu je nutností vytvoření Plánu železničních staveb s výhledem na období až 10 příštích let, zahrnujícího především stavby na dráze s výrazným vlivem na kompatibilitu tratí a vozidel a na objednávku dálkové i regionální veřejné dopravy:

- **liniová elektrizace (prostá i v rámci celkové modernizace),**
- **budování dlouhých a rychle projížděných tunelů,**
- **budování druhých traťových kolejí,**
- **zvyšování rychlosti nad 160 km/h,**
- **tratě vysokorychlostního železničního systému.**

V loňském roce navrhla DS HK Ministerstvu dopravy v rámci připomínkového řízení k Dopravní sektorové strategii, fáze 3, vytvoření Plánu železničních staveb s výhledem na období až 10 příštích let,

Ministerstvo dopravy tento návrh přijalo a do Dopravní sektorové strategie, fáze 3, doplnilo vytvoření Plánu železničních staveb s výhledem na období až 10 příštích let (viz DSS fáze 3, strana 82):

„V železniční dopravě je zásadní skutečností vzájemná vazba parametrů dráhy (traťová rychlost, liniová elektrizace, tunely apod.) a parametrů drážních vozidel. Podmínky přístupu vozidel na dráhu jsou pro jednotlivé tratě definovány v Prohlášení o dráze (podle § 33 zákona o dráhách č. 266/1994 Sb.).

Podle nařízení EU č. 2016/2338 prochází železniční doprava procesem otevírání trhu. Objednatelé veřejné dopravy (stát, kraje, obce) nově uzavírají s dopravci smluvní vztah, jehož předmětem je užívání nově pořízených vozidel na určité lince (trati) po dobu až 30 let.

Pro ochranu investic státu (Správy železnic) do modernizace železničních tratí, pro ochranu investic dopravců do nákupu vozidel, i pro minimalizaci nákladů z veřejných rozpočtů (státu, krajů, obcí) do objednávky veřejné dopravy, je nutností zajistit soulad parametrů tratí a vozidel.

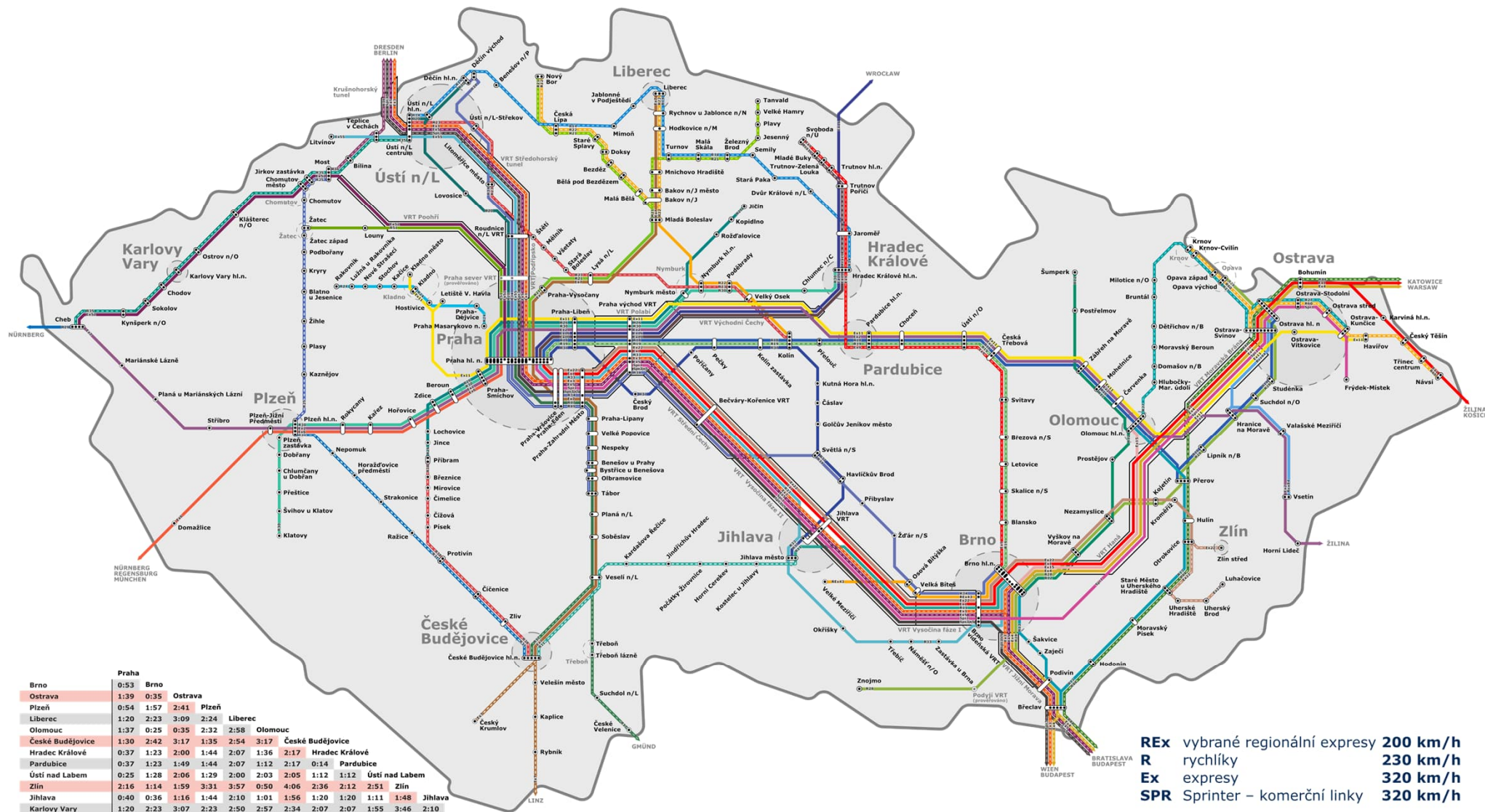
Při tvorbě akčních plánů bude zohledněna koordinace technických parametrů tratí a vozidel s cílem náležitě využít parametrů dráhy vozidly a předcházení škodám v důsledku vzájemné nekompatibility vozidel a dráhy. Kromě tvorby akčních plánů bude proto pro železnici, v souladu s praxí v řadě zemí EU, také v ČR zaveden ze strany Správy železnic každoročně aktualizovaný Plán železničních staveb s výhledem na období až 10 příštích let, který bude brát na zřetel mimo jiné i návrh prioritních staveb, projednaných mezi MD ČR, Správou železnic, Svazem průmyslu a dopravy ČR a profesními sdruženími ŽESNAD.CZ, SVOD Bohemia. Tyto stavby budou prioritně financovány cestou SFDI.

Uvedeným textem je vytvoření Plánu železničních staveb s výhledem na období až 10 příštích let kodifikováno v základním řídicím dokumentu MD ČR. Podobné státní plánovací dokumenty pro financování rozvoje železnic existují v řadě zemí EU včetně našich sousedů (DE, AT, ...).

Zbývá však Plán železničních staveb s výhledem na období až 10 příštích let vytvořit.

K tomu je navrhováno:

- **na úrovni DS HK ČR v součinnosti se SVOD Bohemia a ŽESNAD CZ iniciativně připravit návrh Plánu železničních staveb s výhledem na období až 10 příštích let. A to v podobě soupisu investičních priorit do rozvoje železnic v ČR s návrhem terminů realizace na roky 2026 až 2035 s výčtem přínosů jednotlivých akcí,**
- **projednání návrhu Plánu železničních staveb s výhledem na období až 10 příštích let se Správou železnic a získat její podporu,**
- **projednání návrhu Plánu železničních staveb s výhledem na období až 10 příštích let s Asociací krajů ČR a získat její podporu,**
- **projednání návrhu Plánu železničních staveb s výhledem na období až 10 příštích let s Asociací objednatelů veřejné dopravy a získat její podporu,**
- **iniciovat jednání s Ministerstvem dopravy o naplnění cíle uvedeného v Dopravní sektorové strategii o vytvoření Plánu železničních staveb s výhledem na období až 10 příštích let a předložit návrh na jeho podobu,**
- **k řízení těchto aktivit vytvořit Pracovní skupinu v rámci DS HK ČR.**



PRACOVNÍ KONCEPT LINKOVÉHO VEDENÍ VLAKŮ DÁLKOVÉ DOPRAVY – PROVĚŘOVÁNO STUDIEMI PROVEDITELNOSTI K HORIZONTU 2050

Interval: 120 min 60 min 30 min 15 min

verze 1.22
13. 6. 2024
Stavební správa VRT (SSVRT)
© Správa železnic, státní organizace; Ministerstvo dopravy



Zelená
železnice

15. ZASEDÁNÍ DOPRAVNÍ SEKCE HOSPODÁŘSKÉ KOMORY ČESKÉ REPUBLIKY

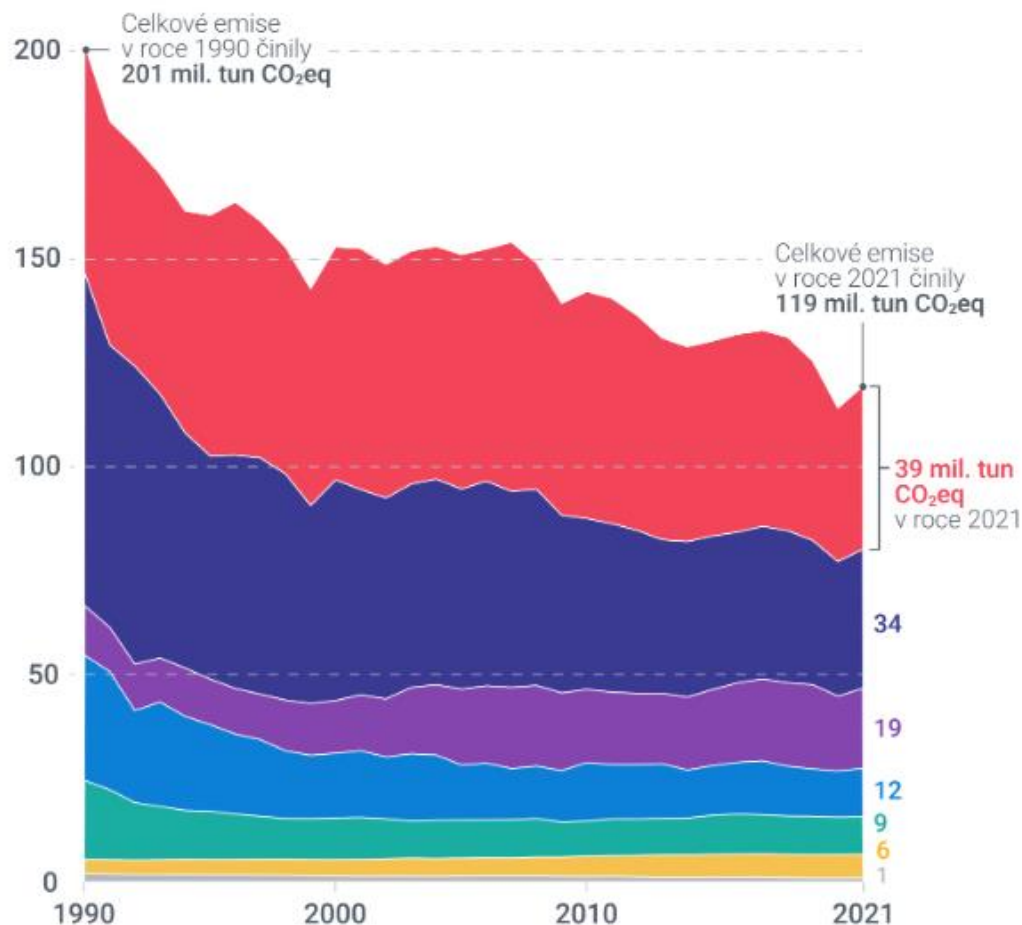
Jezdíme
na zelenou

Antonín Felber

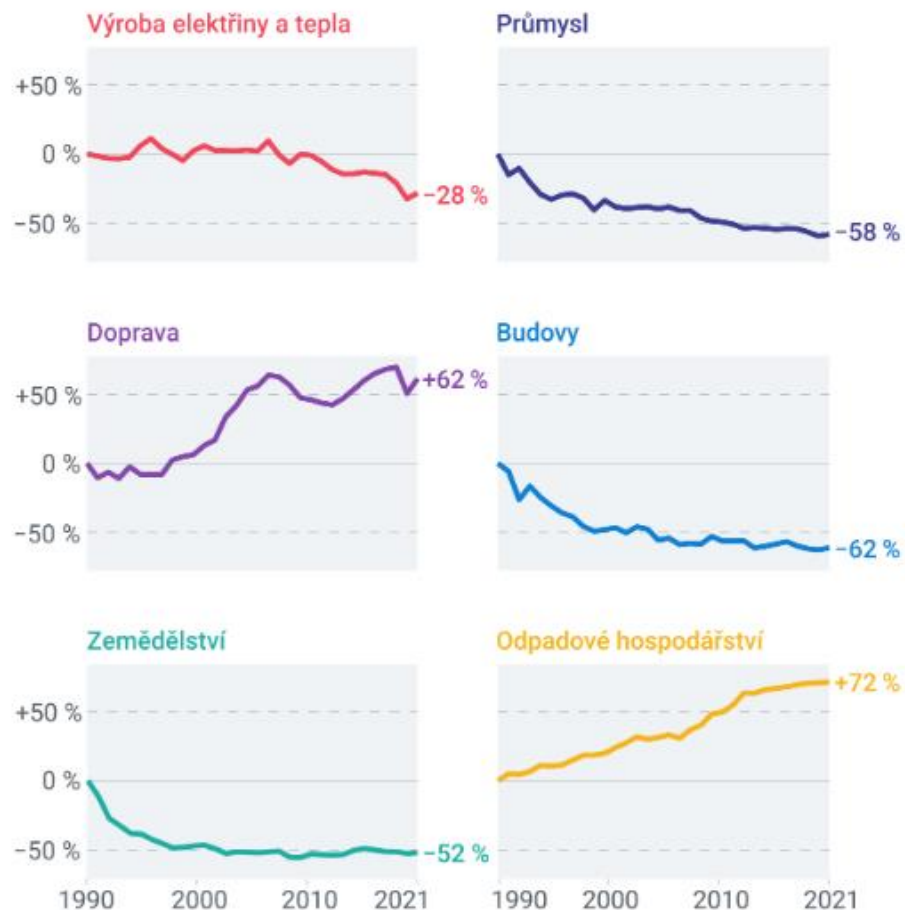
EMISE V ČR – ZMĚNA EMISÍ V JEDNOTLIVÝCH SEGMENTECH

■ Výroba elektřiny a tepla ■ Průmysl ■ Doprava ■ Budovy ■ Zemědělství ■ Odpadové hospodářství ■ Jiné

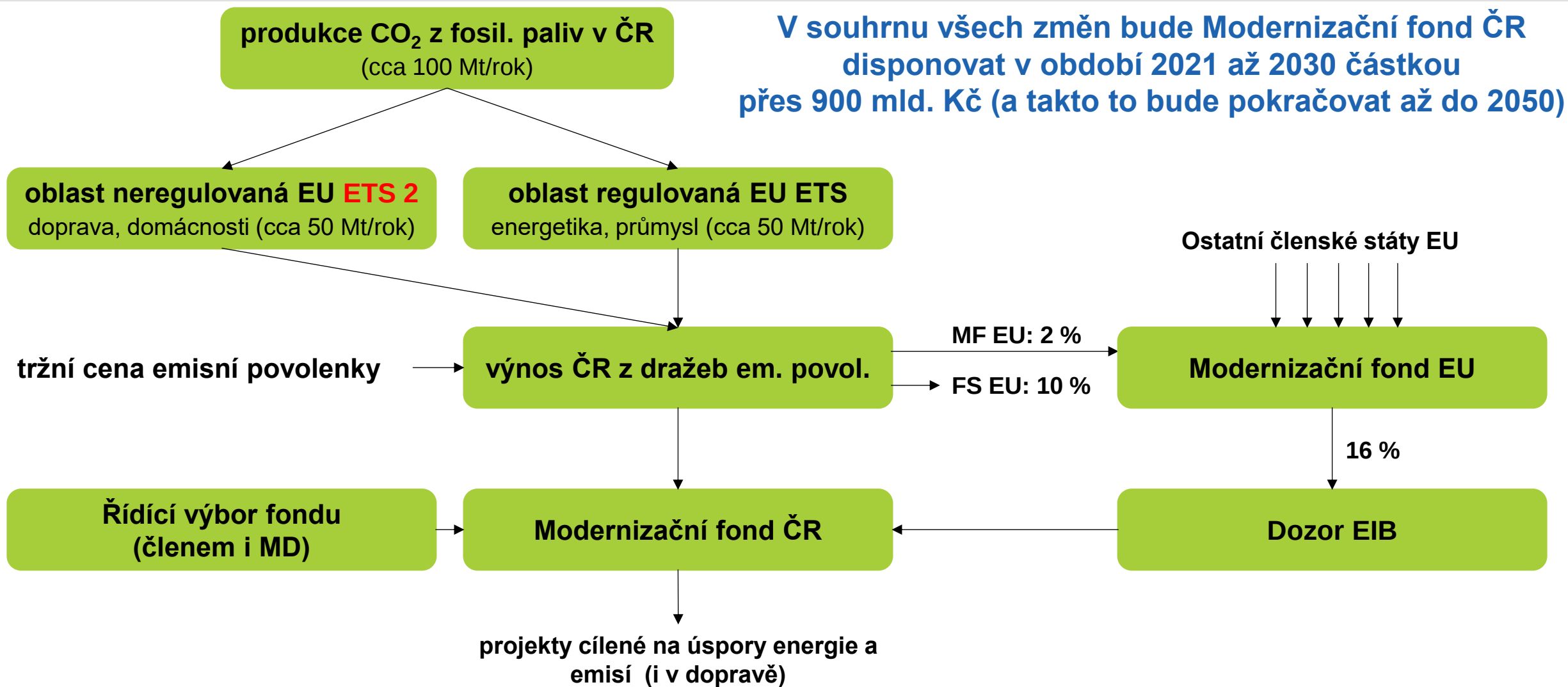
VÝVOJ EMISÍ v letech 1990–2021



OBJEM EMISÍ V JEDNOTLIVÝCH SEKTORECH oproti roku 1990



VÝNOSY Z POVOLENEK



V lednu 2021 vláda schválila programový dokument Modernizačního fondu

Programy podpory Modernizačního fondu (a rozdělení indikativní alokace v procentech):

- ❖ Modernizace soustav zásobování tepelnou energií (26 %)
- ❖ Nové obnovitelné zdroje v energetice (38,7 %)
- ❖ Zlepšení energetické účinnosti a snižování emisí skleníkových plynů v průmyslu v EU ETS (13,3 %)
- ❖ Zlepšení energetické účinnosti v podnikání (6 %)
- ❖ **Modernizace dopravy v podnikatelském sektoru (3,5 %)**
- ❖ **Modernizace veřejné dopravy (5 %)**
- ❖ Energetická účinnost ve veřejných budovách a infrastruktuře (4 %)
- ❖ Komunitní energetika (1,5 %)
- ❖ Modernizace soustav veřejného osvětlení (2 %)

MODERNIZAČNÍ FOND – ALOKACE

Sektor	Podíl na znečištění	Trend (30 let)	Podíl na Modernizačním fondu
Výroba elektřiny a tepla	31 %	- 28 %	64,7 %
Průmysl	28 %	- 56 %	19,3 %
Doprava	17 %	+ 62 %	8,5 %
Budovy	11 %	- 62 %	7,5 %
Zemědělství	8 %	- 52 %	0 %
Odpadové hospodářství	5 %	+ 72 %	0 %

2021:

- ❖ Výroba elektřiny a tepla (celková dotace 1,6 mld CZK)

2022:

- ❖ Výroba elektřiny a tepla (celková dotace 4,6 mld CZK)
- ❖ Průmysl (celková dotace 0,5 mld CZK)

2023:

- ❖ Výroba elektřiny a tepla (celková dotace 33,6 mld CZK)
- ❖ Průmysl (celková dotace 1,8 mld CZK)

2024:

- ❖ Výroba elektřiny a tepla (celková dotace 23,7 mld CZK)
- ❖ Průmysl (celková dotace 10,6 mld CZK)

MODERNIZAČNÍ FOND – DOPRAVA?

❖ Modernizační fond a TRANSGov

• Vlakové soupravy – 15 mld. Kč

- Podpora modernizace osobní železniční přepravy
- Nová kolejová vozidla jako náhrada za soupravy s DMU či za zastaralé soupravy s EMU
 - elektrický pohon (trakční napájení) – EMU
 - elektrický bateriový pohon – BEMU
 - elektrický vodíkový pohon (s palivovým článkem) – HMU
- Příjemci: veřejné subjekty, státní podniky, subjekty pod závazkem veřejné služby
- Míra podpory ve výši 85 % nákladů na pořízení nového vozidla při výměně za DMU, resp. 60 % při výměně za technicky zastaralý EMU



Ministerstvo životního prostředí
České republiky



Modernizace
veřejné dopravy





Zelená
železnice

DĚKUJEME ZA POZORNOST

Jezdíme
na zelenou



ČESTAND, Z.S.

České sdružení těžkých
a nadrozměrných dopravců

Rada spolku



Jiří Tůma, DiS., MBA

předseda Rady spolku



Michal Růžička

místopředseda Rady spolku

Daniel Novotný

člen Rady

Ing. Jiří Dědič

člen Rady

František Vlk

člen Rady



O nás

◆ spolek založen **12. 1. 2011**

◆ členem evropské asociace ESTA
od roku **2016**

◆ počet členů spolku:

22

dopravních
a jeřábových
společností



ČESTAND z.s.

Dolnokrčská 2071/36
14000 Praha 4
IČ: 72534214

Kontaktní adresa:
CESTAND z.s.
Mrázirny 70
25087 Mochov
office@cestand.cz

České sdružení těžkých
a nadrozměrných dopravců



Poslání spolku

1

Hlavním předmětem činnosti spolku je **podporovat rozvoj a prosperitu dopravy těžkých a nadměrných nákladů.**

2

Spolek **zkoumá, řeší** nebo se **účastní řešení problémů**, které se přímo nebo nepřímo dotýkají **přeprav těžkých a nadměrných nákladů.** K tomu **doporučuje opatření.**



Poslání spolku

3

Spolek **zastupuje členy při jednáních** před orgány veřejné moci. **Prosazuje opatření proti diskriminaci** dopravy těžkých a nadměrných nákladů ve vztahu k ostatním odvětvím hospodářství, proti narušování základních zásad přístupu k přepravnímu trhu a hospodářské soutěže v obchodním styku.

4

Spolek **může mít účast v jiných právnických osobách s obdobným posláním**, jaké má spolek.

ČESTAND z.s.

Dolnokrčská 2071/36
14000 Praha 4
IČ: 72534214

Kontaktní adresa:
CESTAND z.s.
Mrazírny 70
25087 Mochov
office@cestand.cz

České sdružení těžkých
a nadrozměrných dopravců



Poslání spolku

5

Vedle hlavní činnosti může spolek vyvíjet též **vedlejší hospodářskou činnost** spočívající v podnikání nebo jiné výdělečné činnosti, je-li její účel v podpoře s hlavní činností nebo v hospodárném využití majetku spolku.



Současný stav s povolováním transportů nadměrných a těžkých nákladů po pozemních komunikacích v ČR



V roce 2022 bylo vydáno v ČR 32 192 ks povolení pro nadměrný nebo těžký transport.



Počet povolovačů pro celou ČR: 5 → to je velmi málo, proto hodně dopravců jezdí bez povolení.



Stav mostních objektů v celé ČR je v katastrofálním stavu, dokonce jeden most na nejméně frekventovanější dálnici D1 má nosnost pouze 48 tun a jezdí po něm tisíce kamionů denně.

ČESTAND z.s.

Dolnokrčská 2071/36
14000 Praha 4
IČ: 72534214

Kontaktní adresa:
CESTAND z.s.
Mrazirny 70
25087 Mochov
office@cestand.cz

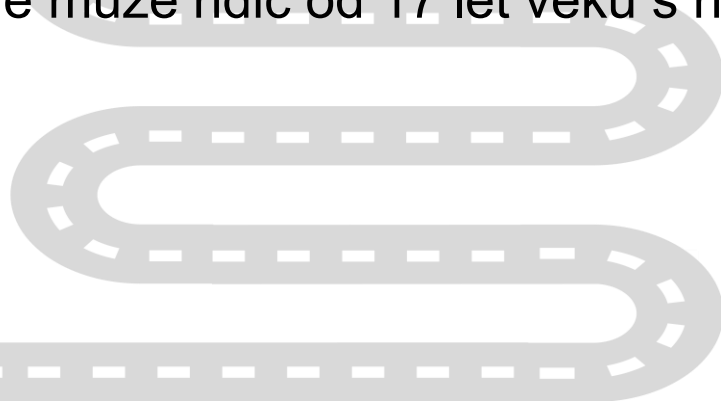
České sdružení těžkých
a nadrozměrných dopravců



Legislativní díry v zákonech



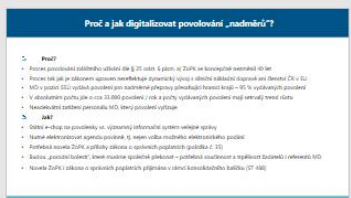
Někteří vnitrostátní dopravci kamionů přepisují tahače návěsů na traktory (neplatí silniční daň, nemusí mít tachograf, nevztahuje se na ně AETR, řídit je může řidič od 17 let věku s řidičským oprávněním skupiny T, atd).



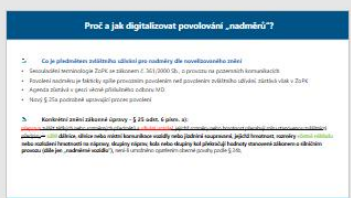
Titulka



2



3



4

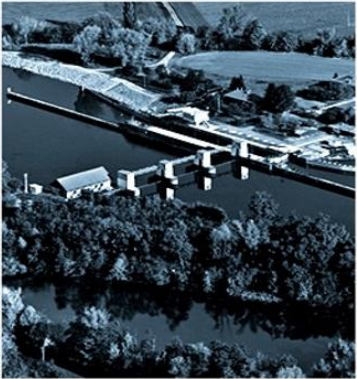


5





Kompletní digitalizace povolování „nadměrů“



Jednání sdružení ČESTAND 21. září 2023 - Zichovec

Click to add notes

Digitalizace povolování „nadměrů“?

Co je předmětem zvláštního užívání pro nadměry dle novelizovaného znění

- Sesouladění terminologie ZoPK se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- Povolení nadměru je fakticky spíše provozním povolením než povolením zvláštního užívání, zůstává však v ZoPK
- Agenda zůstává v gesci věcně příslušného odboru MD
- Nový § 25a podrobně upravující proces povolení

Konkrétní znění zákonné úpravy - § 25 odst. 6 písm. a):

~~přeprava~~ zvlášť těžkých nebo rozměrných předmětů a ~~užívání vozidel~~, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy,¹⁰⁾ **užití** dálnice, silnice nebo místní komunikace vozidly nebo jízdními soupravami, jejichž hmotnost, rozměry **včetně nákladu** nebo rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol překračují hodnoty stanovené zákonem o silničním provozu (dále jen „nadměrné vozidlo“), není-li umožněno opatřením obecné povahy podle § 24b,

Proč a jak digitalizovat povolování „nadměrů“?

Náležitosti žádosti musely být implementovány přímo do ZoPK - § 25a odst. 2

Konkretizace statických posudků. Konkrétní znění zákonné úpravy - § 25a odst. 3:

(3) Překročí-li hmotnost nadměrného vozidla včetně nákladu 90 tun, k žádosti o povolení podle odstavce 1 písm. b) se přiloží

a) nákres obrysu nadměrného vozidla s vyznačením rozměrů a umístění nákladu a

b) statický posudek ověřující zatížitelnost mostů a únosnost vozovek na pozemních komunikacích, jejichž zvláštní užívání má být povoleno, který není starší než 6 měsíců.

Řešení první a poslední míle po místní komunikaci. Konkrétní znění zákonné úpravy - § 25a odst. 4

(4) Povolním podle odstavce 1 písm. a) lze povolit opakované zvláštní užívání i jiné místní komunikace, pokud o to žadatel požádá. V takovém případě musí být tato místní komunikace v žádosti vymezena a k žádosti musí být přiložen souhlas jejího vlastníka. K žádosti o povolení podle odstavce 1 písm. b) podané Ministerstvu dopravy, kterým má být povoleno rovněž zvláštní užívání místní komunikace, musí být přiložen souhlas jejího vlastníka.



Legislativní díry v zákonech



Vysokorychlostní vážení vozidel na silnicích I. tříd a dálnicích – přetížení celkové hmotnosti o 1 tunu = 9 000 Kč pokuta, krajské úřady, které vystavují platební příkazy, nemají provázanost s Ministerstvem dopravy, takže dopravce musí dokazovat svoji nevinu tím, že má vystavené platné povolení. Na tuto obhajobu má limit pouze 1 týden, po té se dopouští trestního činu a je na něj uvaleno trestní stíhání.



Legislativní díry v zákonech



Nejsou stanoveny podmínky ani výbava pro doprovodná vozidla.

Doporučujeme doprovodná vozidla rozdělit do dvou skupin: do 60 tun celkové hmotnosti a nad 60 tun s rozdílným vybavením a řádně proškoleným řidičem. Školení řidičů doprovodných vozidel jsme schopni provádět sami.



Nedostatečné sledování kontrolního orgánu Policie.

ČESTAND z.s.

Dolnokrčská 2071/36
14000 Praha 4
IČ: 72534214

Kontaktní adresa:
CESTAND z.s.
Mrazirny 70
25087 Mochov
office@cestand.cz

České sdružení těžkých
a nadrozměrných dopravců



Nehoda rumunského
dopravce v tunelu s 5,26 m
širokým nadměrným
nákladem, který přepravoval
náklad přes ČR bez povolení
a bez doprovodného vozidla



ČESTAND z.s.

Dolnokrčská 2071/36
14000 Praha 4
IČ: 72534214

Kontaktní adresa:
CESTAND z.s.
Mrazirny 70
25087 Mochov
office@cestand.cz

České sdružení těžkých
a nadrozměrných dopravců



Naši členové

AG TRANSPORT
Transport and Logistics

ajm.cz
PROHÁJEM AUTOJEŘÁBŮ 20 - 250 TUN

APB® - PLZEŇ



MJR MAXITRANS World

CZP - ZCO
Group CZ



HANYŠ

B+V
TRANS, s.r.o.



Universal Transport
...don't worry, be **heavy** !

Nadměrná přeprava **FILTOP s.r.o.**

BROTRANS

RÁDL spol. s r.o.

Il Tomáš Novotný
AUTOJEŘÁBY - DEMOLICE s.r.o.

**TRANSPORT
LOGISTIC s.r.o.**

**František
VLK**



Děkuji za pozornost!