Council of the
European Union

**Brussels, 21 November 2023**
**(OR. en, cs)**

**15758/23**

**Interinstitutional Files:**
**2023/0271(COD)**
**2023/0265(COD)**
**2023/0266(COD)**

**TRANS 521**
**CLIMA 578**
**ENV 1342**
**COMPET 1146**
**AVIATION 221**
**MAR 153**
**CODEC 2211**
**INST 459**
**PARLNAT 220**

**COVER NOTE**

| | |
|---|---|
| From: | Chamber of Deputies of the Czech Republic |
| date of receipt: | 16 November 2023 |
| To: | The President of the Council of the European Union |
| Subject: | COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS Greening Freight Transport<br>[ST 11856/23 - COM(2023)440]<br>Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the accounting of greenhouse gas emissions of transport services<br>[ST 11821/23 - COM(2023)441]<br>Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the use of railway infrastructure capacity in the single European railway area, amending Directive 2012/34/EU and repealing Regulation (EU) No 913/2010<br>[ST 11718/23 - COM(2023)443]<br>Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Council Directive 96/53/EC laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorised dimensions in national and international traffic and the maximum authorised weights in international traffic<br>[ST 11722/23 - COM(2023)445]<br>– Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality |

Delegations will find enclosed the opinion[1] of the the Chamber of Deputies of the Czech Republic on the above, followed by a courtesy English translation.

---

[1] The translation(s) of the opinion may be available on the Interparliamentary EU Information Exchange website (IPEX) at the following address:
https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/document/COM-2023-0440
https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/document/COM-2023-0441
https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/document/COM-2023-0443
https://secure.ipex.eu/IPEXL-WEB/document/COM-2023-0445

*Parlament České republiky*

# *POSLANECKÁ SNĚMOVNA*

## *2023*

***9. volební období***

***238.***

# *USNESENÍ*

***výboru pro evropské záležitosti***
***z 35. schůze***
***ze dne 1. listopadu 2023***

I. ke sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Ekologizace nákladní dopravy /kód Rady 11856/23, COM(2023) 440 final/

II.

III. k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, o změně směrnice 2012/34/EU a o zrušení nařízení (EU) č. 913/2010 /kód Rady 11718/23, KOM(2023) 443 v konečném znění/

IV.

V. k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz /kód Rady 11722/23, KOM(2023) 445 v konečném znění/

VI.

VII. k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb /kód Rady 11821/23, KOM(2023) 441 v konečném znění/

VIII.

---

Výbor pro evropské záležitosti Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR po vyslechnutí informace ředitele Odboru zahraničních vztahů a EU Ministerstva dopravy Zdeňka Čechury a ředitele odboru energetiky a ochrany klimatu Ministerstva životního prostředí Pavla Zámyslického, po vyslechnutí zpravodajské zprávy posl. Romana Bělora a po rozpravě

1. **b e r e n a v ě d o m í** dokumenty EU, jež jsou součástí „balíčku k ekologizaci nákladní dopravy“;

2. **p o d p o r u j e** rámcové pozice vlády ČR k těmto dokumentům;

3. **v y j a d ř u j e** podporu Evropské komisi v jejím úsilí o energeticky účinnější, udržitelnější, ekologicky šetrnější a efektivnější nákladní dopravu;

4. **v í t á** navržené kroky v oblasti digitalizace i ve využívání a sdílení dat obsažené v jednotlivých dokumentech;

5. **p o d p o r u j e** iniciativu spočívající v revizi systému přidělování kapacity železniční infrastruktury i zavedení předběžného plánování ve formě strategického řízení kapacity jako důležitého nástroje pro zajištění investic i kvality služeb cestujícím;

6. **u p o z o r ň u j e** na skutečnost, že snahy o zajištění efektivnější mezinárodní železniční obslužnosti mohou vést ke snížení kvality nabízených služeb cestujícím ve vnitrostátní přepravě;

7. **u p o z o r ň u j e** na nutnost brát v potaz rozdílnou strukturu a kapacitu železniční sítě v jednotlivých členských státech;

8. **p o v ě ř u j e** předsedu výboru pro evropské záležitosti, aby v rámci politického dialogu postoupil toto usnesení předsedkyni Evropské komise.

Jaroslav Bžoch v. r.
ověřovatel

Roman Bělor v. r.
zpravodaj

Ondřej Benešík v. r.
předseda

POSLANECKÁ SNĚMOVNA PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY

PARLAMENTNÍ INSTITUT

DOKUMENTY EU

# Ekologizace nákladní dopravy

Informační podklad ke:

- sdělení Ekologizace nákladní dopravy,
- návrhu nařízení o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb,
- návrhu nařízení o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, kterým se mění směrnice 2012/34/EU a zrušuje nařízení (EU) č. 913/2010, a
- návrhu směrnice, kterou se mění směrnice 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz

**SDĚLENÍ**

Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - Greening Freight Transport - Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů - Ekologizace nákladní dopravy

COM(2023) 440 final, kód Rady 11856/23

**NÁVRH NAŘÍZENÍ**

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb

COM(2023) 441 final, kód Rady 11821/23

Interinstitucionální spis 2023/0266/COD

**NÁVRH NAŘÍZENÍ**

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, kterým se mění směrnice 2012/34/EU a zrušuje nařízení (EU) č. 913/2010

COM(2023) 443 final, kód Rady 11718/23

Interinstitucionální spis 2023/0271/COD

**NÁVRH SMĚRNICE**

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz

COM(2023) 445 final, kód Rady 11722/23

Interinstitucionální spis 2023/0265/COD

- **Právní základ:**
  Článek 91 odst. 1 a článek 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie. (COM(2023) 441 final)

  Článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie. (COM(2023) 443 final, COM(2023) 445 final)

- **Datum zaslání Poslanecké sněmovně prostřednictvím VEZ:**
  13. a 14. 7. 2023

- **Datum projednání ve VEZ:**
  30. 8. 2023 (1. kolo)

- **Procedura:**
  Řádný legislativní postup.

- **Předběžná stanoviska vlády (dle § 109a odst. 1 jednacího řádu PS):**
  Datovaná dnem 30. 8. a 2023, doručená do výboru pro evropské záležitosti dne 1. 9. a 2023 prostřednictvím systému ISAP.

Hodnocení z hlediska principu subsidiarity:

Návrhy jsou v souladu s principem subsidiarity. U sdělení se hodnocení z hlediska principu subsidiarity neuplatní, jedná se o dokument informační povahy.

Odůvodnění a předmět:

Předložený legislativní balíček obsahuje **soubor opatření směřujících k tomu, aby se nákladní doprava stala energeticky účinnější a udržitelnější**. Evropská komise zamýšlí těchto cílů dosáhnout prostřednictvím **zlepšení řízení železniční infrastruktury, zavedení silnějších pobídek k využívání nízko-emisních nákladních vozidel a zlepšení informování o emisích skleníkových plynů z nákladní dopravy**. Uvedená opatření by měla mimo jiné přispět i k naplnění cíle snížení emisí z dopravy o 90 % do roku 2050, který byl vytyčen v Zelené dohodě pro Evropu.

Legislativní balíček sestává ze: i) sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů - Ekologizace nákladní dopravy, ii) návrhu nařízení o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb, iii) návrhu nařízení o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, kterým se mění směrnice 2012/34/EU a zrušuje nařízení (EU) č. 913/2010, a iv) návrhu směrnice, kterou se mění směrnice 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz.

***Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Ekologizace nákladní dopravy***

Ve sdělení Evropská komise zdůrazňuje **důležitost přechodu k udržitelnějším a energeticky účinnějším formám dopravy**, jako je např. **železniční doprava nebo vnitrostátní lodní doprava**. Do budoucna se tedy Evropská komise plánuje soustředit na **snížení závislosti nákladní dopravy na fosilních palivech, a to např. prostřednictvím přechodu k nízko-emisním vozidlům, plavidlům a letadlům a podpory využívání energeticky účinnějších řešení**.

Předložený legislativní balíček tedy dle sdělení cílí na zlepšení energetické účinnosti a celkové udržitelnosti nákladní dopravy prostřednictvím přijetí opatření vedoucích ke zvýšení atraktivity a konkurenceschopnosti ekologičtějších možností dopravy.

***Návrh nařízení o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb***

Návrh nařízení zavádí **novou jednotnou metodiku pro započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb**, stanoví, **jaké databáze nebo soubory dat mohou být pro účely výpočtu emisí skleníkových plynů využity, zavádí větší transparentnost dat o emisích skleníkových plynů z dopravy a obsahuje také pravidla pro ověřování nástrojů pro výpočty těchto dat i ověřování výstupních dat týkajících se emisí skleníkových plynů z dopravy**.

Evropská komise návrh nařízení odůvodňuje tím, že je potřebná jednotná metodika a harmonizovaný soubor výchozích hodnot pro účely zajištění spolehlivých, přesných a objektivně srovnatelných údajů o emisích skleníkových plynů z dopravy. Současně je potřebné také umožnění objektivního srovnání různých dopravních služeb s ohledem na emise skleníkových plynů. Transparentní a objektivně srovnatelné informace o emisích skleníkových plynů přitom dle Evropské komise mohou podpořit udržitelnější druhy

dopravy nebo doručování zboží tím, že se pro ně spotřebitelé budou moci na základě uvedených informací rozhodnout.

Evropská komise zároveň předpokládá, že větší předvídatelnost právní úpravy, důvěra v údaje o emisích skleníkových plynů a rovné podmínky v hospodářské soutěži postupně vyústí v široké rozšíření nové společné referenční metodiky na trhu včetně jejího přijetí malými a středními podniky.

***Návrh nařízení o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, kterým se mění směrnice 2012/34/EU a zrušuje nařízení (EU) č. 913/2010***

Návrh nařízení je založen na projektu železničního odvětví nazvaném **„Přepracování jízdních řádů pro inteligentní řízení kapacity“ (Timetable redesign project – TRP)**. Účelem návrhu nařízení je poskytnout provozovatelům železniční infrastruktury **více flexibility v přidělování kapacity železniční infrastruktury**, a to jak při **dlouhodobém strategickém plánování, tak při krátkodobějším přidělování železniční kapacity**, což by mělo přinést účinnější využívání železniční kapacity pro všechny typy železniční dopravy (osobní, nákladní).

Návrh nařízení by měl také přispět ke **zlepšení přeshraniční koordinace železniční dopravy**, neboť provozovatelé železniční infrastruktury podle něj budou povinni zavést **společné principy a strukturované postupy konzultací se všemi zúčastněnými stranami**. Zlepšení přeshraniční koordinace by přitom mělo také napomoci k zahájení poskytování nových přeshraničních služeb železniční dopravy, jak je např. noční železniční osobní doprava spojující evropská hlavní města a regiony a nákladní doprava na dlouhé vzdálenosti.

Dále by měl návrh nařízení podpořit **širší využití a vyšší míru interoperability digitálních nástrojů**, **zlepšit přesnost a spolehlivost železniční dopravy** a **omezit negativní dopad prací na železniční infrastruktuře na železniční dopravu**.

V neposlední řadě by pak měl návrh nařízení **železniční nákladní dopravu obecně zatraktivnit**, což by mělo mít příznivý dopad na životní prostředí ve formě zlepšení energetické účinnosti železniční dopravy a snížení emisí. V konečné důsledku by pak mělo dojít i ke snížení počtu dopravních nehod nebo kongesce v silniční dopravě, která by byla za účelem nákladní dopravy postupně využívána méně.

**Poznámka PI:**

Na projektu **„Přepracování jízdních řádů pro inteligentní řízení kapacity“** (Timetable redesign project – TRP) pracují společně Sdružení železničních infrastruktur (RailNetEurope) a sdružení železničních dopravců (Forum Train Europe) za aktivní podpory Evropské asociace železniční nákladní dopravy (ERFA).

Uvedený projekt konkrétně spojuje provozovatele infrastruktury, dopravce, objednatele i další zúčastněné subjekty ke společné práci na jízdním řádu, který lépe pokrývá dnešní požadavky na něj kladené.

Cílem projektu TTR je především zjednodušení, sjednocení a vylepšení systému tvorby jízdního řádu napříč evropskými zeměmi s cílem zajistit výrazně vyšší konkurenceschopnost železnice v obou hlavních segmentech – nákladní i osobní dopravě.

Přístup k přípravě jízdního řádu se totiž v různých evropských zemích velmi liší, a to vede k obtížím v přeshraniční dopravě. Projekt TTR se zaměřuje nejen na samotnou harmonizaci tras v jízdním řádu, ale i koordinaci stavebních prací, které způsobují dočasné omezení kapacity železniční infrastruktury.

***Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz***

Návrh směrnice představuje revizi směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (dále také jen „směrnice o maximální hmotnosti a rozměrech“). Uvedená směrnice stanoví maximální přípustné rozměry (délka, šířka, výška) těžkých nákladních vozidel (kategorií M2/M3 a N2/N3 a jejich přívěsů kategorie 03/04), jako jsou např. nákladní automobily nebo také autobusy.

Cílem návrhu směrnice je**: i) usnadnění zavádění těžkých vozidel s nulovými emisemi, ii) řešení roztříštěnosti trhu s delšími a těžšími vozidly; iii) usnadnění operací intermodální dopravy; iv) vyjasnění pravidel vztahujících se k možnosti použití delších a/nebo těžších těžkých nákladních vozidel v přeshraničním provozu; v) zajištění účinného a efektivního prosazování právní úpravy**.

Dle Evropské komise by měl návrh směrnice celkově **mezi léty 2025-2050** přinést kumulativní **snížení emisí CO2 o 27,8 milionů tun (1,2 % emisí CO2 z nákladní dopravy)**, přičemž uvedené snížení emisí CO2 bude zapříčiněno např. snížením počtu jednotlivých cest, a to jak u konvenčních souprav vozidel, tak u vozidel s nulovými emisemi (v důsledku zvýšené možnosti nákladu, kdy stejné množství nákladu bude moci být přepraveno při nižším počtu cest), a také intenzivnějším využitím intermodální dopravy. **Úspora externích nákladů na emise CO2** je pak Evropskou komisí **odhadována na 3,5 miliardy EUR a externích nákladů na emise hluku na 0,7 miliardy EUR.**

## Obsah a dopad:

***Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Ekologizace nákladní dopravy***[2]

Ve sdělení Evropská komise po obecném úvodu nejprve uvádí, jaké jsou **obecné trendy v evropské nákladní dopravě**, z nichž je vhodné zdůraznit např. předpokládaný nárůst sektoru nákladní dopravy o 25 % v roce 2023 a o 50 % v roce 2050 při srovnání s její úrovní v roce 2015. Tento nárůst však dle Evropské komise představuje zásadní výzvu z pohledu ochrany životního prostředí, a to především pokud se jedná o vylučování emisí skleníkových plynů, znečištění ovzduší a hluk. Dle Evropské komise je tedy nezbytné učinit nákladní dopravu udržitelnější.

Dále Evropská komise ve sdělení zmiňuje iniciativy, které za účelem lepší udržitelnosti nákladní dopravy již přijala. Jedná se např. o Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti z roku 2020, ve které bylo vytyčeno několik cílů směřujících k udržitelné mobilitě, z nichž některé se vztahují také na nákladní dopravu. Jedná se např. o zvýšení míry využívání železniční dopravy o 50 % do roku 2030, zdvojnásobení míry využívání železniční dopravy v roce 2050 a zvýšení míry vnitrozemské lodní dopravy a námořní dopravy o 25 % v roce 2030 a o 50 % v roce 2050. V rámci uvedené strategie pak Evropská komise přijala několik iniciativ, mezi něž patří např. legislativní balíček „Fit for 55“, dohoda o návrhu směrnice o obnovitelné energii, návrh nařízení o nové emisní normě Euro 7, návrh na revizi nařízení TEN-T, změna směrnice o výběru silničních poplatků (euroviněta), návrh změny struktury zdanění energetických produktů a rozšíření evropského systému pro obchodování s emisemi (ETS) na námořní a silniční dopravu.

Dále Evropská komise ve sdělení zmiňuje **opatření ke zlepšení energetické účinnosti jednotlivých typů dopravy**. V tomto ohledu především představuje návrh nařízení o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, kterým se mění směrnice 2012/34/EU a zrušuje nařízení (EU) č. 913/2010, který je součástí předloženého legislativního balíčku. Vedle toho pak zmiňuje např. plánovanou revizi pravidel týkajících se certifikace strojvůdců, digitální automatické párování nebo směrnici o harmonizovaných říčních informačních službách (RIS) na vnitrozemských vodních cestách.

[2] Informace týkající se sdělení vycházejí z jeho anglické verze, neboť navzdory jeho předložení v červenci 2023 doposud nebylo přeloženo do českého jazyka

Vedle toho se Evropská komise ve sdělení zabývá **zvýšením účinnosti nákladní dopravy na systémové úrovni**. Na tomto místě Evropská komise zmiňuje např. plánovanou revizi směrnice o kombinované nákladní dopravě, nařízení o elektronických informacích o nákladní dopravě, nařízení o evropském prostředí jednotného námořního portálu a návrh nařízení o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb, jenž je součástí předloženého legislativního balíčku.

V neposlední řadě Evropská komise zmiňuje také **investice do zelené transformace nákladní dopravy**. Evropská komise zde zamýšlí využít např. stávající EU programy financování (např. Connecting Europe Facility, InvestEU, Horizon Europe) a kohezní fondy na podporu ekologizace nákladní dopravy. Vedle toho bude např. pokračovat v investování příjmů z EU ETS do projektů vztahujících se k ochraně klimatu a energetice.

Vedle toho se Evropská komise ve sdělení zabývá také potřebou existence **klíčových pracovníků v dopravě.** V této oblasti uvádí některé ze svých iniciativ ke zlepšení pracovních podmínek a zvýšení atraktivity sektoru dopravy pro jeho zaměstnance. Jako příklad lze zde uvést např. iniciativu „Ženy v dopravě – Platforma pro změnu“ a síť Ambasadorů pro diverzitu v dopravě.

***Návrh nařízení o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb***

**Návrh nařízení** stanovuje **nová pravidla pro započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb, které začínají nebo končí na území EU** (čl. 1 návrhu nařízení). **Vztahuje se na subjekty, které poskytují dopravní služby začínající nebo končící na území EU, vypočítávají emise skleníkových plynů z těchto dopravních služeb a dokládají je třetím stranám pro obchodní či regulační účely** (čl. 2 návrhu nařízení).

**Působnost návrhu nařízení** tedy zahrnuje **osobní i nákladní dopravu včetně přepravy nákladu nebo cestujících přes dopravní uzel** (čl. 2 návrhu nařízení). **Návrh nařízení poskytovatelům dopravních služeb neukládá, aby emise skleníkových plynů vypočítávali a dokládali třetím stranám. Metodikou stanovenou v návrhu nařízení** se však budou **povinni řídit, pokud se sami rozhodnou výpočet emisí ze svých dopravních služeb provést a doložit jej třetí straně**.

Návrh nařízení v této oblasti konkrétně stanoví, že **emise skleníkových plynů z dopravních služeb by měly být vypočítávány na základě metodiky zavedené celosvětově uznávanou normou EN ISO 14083:2023**, jež slouží ke kvantifikaci a vykazování emisí skleníkových plynů vznikajících při provozu osobní a nákladní dopravy (čl. 4 odst. 1 návrhu nařízení). **Norma EN ISO 14083:2023** stanoví **společný soubor pravidel a zásad pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravy na základě koncepce „od vrtu po kola“ („well-to-wheel“)**, jež zahrnuje jak emise z používání vozidel, tak i při poskytování energie vozidlům. Normu EN ISO 14083:2023 lze tedy využít **také pro výpočet emisí z mezinárodní dopravy včetně dopravy intermodální**.

Návrh nařízení stanoví, že **k výpočtu emisí skleníkových plynů** by měly být používány především **tzv. „primární údaje“** získané **přímo z provozu dopravních operací** (čl. 5 odst. 1 návrhu nařízení).

Za určitých podmínek však návrh nařízení umožňuje i **použití sekundárních údajů**. Pro účely získání těchto údajů bude **v závislosti na typu údajů sloužit buď základní veřejná EU databáze standardních údajů vztahujících se k intenzitě emisí**, jež bude **vyvinuta a udržována Evropskou komisí ve spolupráci s Evropskou agenturou pro životní prostředí** (čl. 6 odst. 1 návrhu nařízení), anebo **databáze či soubory sekundárních údajů vztahující se k emisím a vygenerované třetími stranami**. **Databáze nebo soubory standardních údajů vygenerované třetími stranami** však budou podléhat **technické kontrole kvality prováděné Evropskou komisí ve spolupráci s Evropskou agenturou pro životní prostředí** (čl. 7 návrhu nařízení). **Možnost použití sekundárních údajů** může být vhodná např. v případě, kdy je **generování primárních údajů pro některé podniky příliš finančně náročné** (např. pro mikropodniky nebo malé a střední podniky).

Návrh nařízení dále stanoví, že **výsledná data o emisích skleníkových plynů** musí být **prezentována jasným a jednoznačným způsobem** (čl. 10 návrhu nařízení).

Za účelem usnadnění provádění návrhu nařízení jsou v něm obsažena i **doplňková ustanovení týkající se certifikace nástrojů pro výpočet emisí** (čl. 11 návrhu nařízení).

V neposlední řadě pak návrh nařízení obsahuje také **pravidla vztahující se k ověřování externích výpočetních nástrojů**, které je vedeno **nezávislým subjektem posuzování shody**, jenž by měl posuzovat **spolehlivost, důvěryhodnost, soudržnost a přesnost výsledných údajů** (čl. 12 a 13 návrhu nařízení). **Z** uplatňování **pravidel na ověřování subjektem posuzování shody** jsou však **vyňaty mikropodniky a malé a střední podniky** (čl. 12 odst. 2 návrhu nařízení).

***Návrh nařízení o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, kterým se mění směrnice 2012/34/EU a zrušuje nařízení (EU) č. 913/2010***

**Návrh nařízení** přináší nové **principy a opatření vedoucí ke zlepšení řízení kapacity železniční infrastruktury v EU.**

Návrh nařízení ruší a nahrazuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu za účelem začlenění potřeb řízení kapacity železniční nákladní dopravy do rámce řízení kapacity celé železniční sítě (čl. 76 návrhu nařízení).

Členské státy budou mít možnost z působnosti nařízení vyloučit např. podniky provozující pouze osobní železniční dopravu v rámci místní a regionální samostatné železniční infrastruktury, místní železniční infrastruktury, které nemají žádný strategický význam pro fungování železničního trhu, tranzitní železniční spoje nebo železniční infrastrukturu, jejíž rozchod koleje je odlišný od rozchodu hlavní železniční sítě Unie a která propojuje přeshraniční stanice členského státu s územím třetí země (čl. 1 odst. 3 návrhu nařízení).

Návrh nařízení **provozovatelům železniční infrastruktury** ukládá, aby **železniční kapacitu řídili na základě plánovacího a přidělovacího postupu ve třech fázích**: i) **strategické plánování kapacity** (čl. 11 až 25 návrhu nařízení), ii) **plánování a přidělování kapacity** (čl. 26 až 37 návrhu nařízení), iii) **přizpůsobení a nové plánování** (čl. 39 až 41 návrhu nařízení). Tento plánovací a přidělovací postup by měl všem zúčastněným stranám umožnit včas oznámit své potřeby v oblasti kapacity železniční infrastruktury a provozovatelům infrastruktury napomoci identifikovat její nedostatky a odhalit nesrovnalosti v plánování přeshraniční železniční dopravy.

**Strategické plánování kapacity** by mělo vyústit **v sérii plánovacích dokumentů**, jež zahrnují: **i) kapacitní strategii**, **ii) kapacitní model**, **iii) plán poskytování kapacity** (čl. 11 odst. 1 a 2 návrhu nařízení). Provozovatelé infrastruktury by měli vzít v úvahu vyváženým, spravedlivým a nediskriminačním způsobem všechny železniční služby, pro něž přijímají žádosti o přidělování železniční kapacity bez ohledu na jejich objem, velikost navazujících trhů, stabilitu mezi po sobě jdoucími jízdními řády a pravidelnost nebo četnost v rámci daného období platnosti jízdního řádu sítě (čl. 12 odst. 1 návrhu nařízení). Při strategickém plánování kapacity by přitom mělo být rozlišováno minimálně mezi následujícími typy dopravy: i) nákladní dopravou, ii) meziměstskou osobní dopravou (dálkovou), iii) městskou a regionální osobní dopravou (čl. 12 odst. 2 návrhu nařízení). Provozovatelé železniční infrastruktury by měli při strategickém plánování přidělování železniční kapacity mezi sebou navzájem spolupracovat (čl. 14 návrhu nařízení).

Návrh nařízení obsahuje také **zvláštní pravidla pro úseky železniční tratě, které jsou vysoce vytížené nebo přetížené**. Pro tyto úseky provozovatelům železniční infrastruktury návrh nařízení např. ukládá **vypracovat analýzu kapacit**, jež by měla zhodnotit překážky, které brání vyhovět žádostem o přidělení kapacit na těchto úsecích, a dále **vypracovat plán na rozšíření kapacity, jenž určí: i) důvody přetíženosti těchto úseků, ii) pravděpodobný budoucí vývoj dopravy na těchto úsecích, iii) omezení v rozvoji infrastruktury, iv) možnosti a náklady rozšíření kapacity včetně pravděpodobných změn poplatků za přístup** (čl. 21 až 23 návrhu nařízení).

V oblasti **plánování a přidělování kapacity** přináší návrh nařízení několik změn oproti stávajícímu stavu, jejichž účelem je umožnění lepšího plánování a výkonnosti železničních služeb. V současnosti je kapacita železniční infrastruktury přidělována převážně na roční bázi, přičemž **návrh nařízení** by nově měl **při přidělování železniční kapacity poskytnout více flexibility**, aby mohlo být vyhověno např. i těm segmentům železničního trhu, jež mají obtíže s plánováním svých služeb s ročním předstihem (např. železniční nákladní doprava, po jejíchž službách existuje nerovnoměrná poptávka). Návrh nařízení tak vedle postupu přidělování kapacity infrastruktury na roční bázi (čl. 32 návrhu nařízení) **ukládá provozovatelům železniční infrastruktury, aby vyčlenili určitou kapacitu v rámci ročního jízdního řádu pro pozdější přidělení na základě procesu průběžného plánování přidělování kapacity** (čl. 33 návrhu nařízení). Současně návrh nařízení **umožňuje i podávání ad hoc žádostí o přidělení kapacity železniční infrastruktury** a provozovatelům železniční infrastruktury ukládá, aby na ně rychle odpovídali, přičemž **informace o využitelné zbývající kapacitě by měly být dostupné pro všechny žadatele** (čl. 34 návrhu nařízení). Provozovatelům železniční infrastruktury dále návrh nařízení ukládá, aby co nejdříve naplánovali **omezení kapacity v důsledku prací na infrastruktuře**, které **nejsou zahrnuty v plánu poskytování kapacity** (čl. 35 návrhu nařízení).

Návrh nařízení dále počítá **se zřízením „Evropského rámce pro řízení kapacity“**, který by měl být zřízen ze strany Evropské sítě provozovatelů železniční infrastruktury (ENIM) a měl by zahrnovat **společné zásady a postupy pro řízení železniční infrastruktury** (čl. 6 odst. 1 návrhu nařízení).

Návrh nařízení dále zavádí **pravidla pro případy narušení dopravy a krizové řízení**. Návrh nařízení konkrétně provozovatelům železniční infrastruktury ukládá, aby zavedly pravidla a postupy pro případy, kdy je nezbytné odchýlení provozu vlaků od stanoveného jízdního řádu, přičemž tato pravidla a postupy by měla být zveřejněna v prohlášení o síti. **Cílem** uvedených pravidel a postupů by přitom měla být **minimalizace dopadů odchylek od jízdního řádu na železniční dopravu při zohlednění potřeb všech druhů dopravy** (čl. 43 návrhu nařízení).

Návrh nařízení dále ukládá Evropské síti provozovatelů železniční infrastruktury, aby ve spolupráci se zúčastněnými stranami vypracovala **Evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení dopravy a krizového řízení**, který by poskytoval **pokyny ke koordinaci mezi provozovateli železniční infrastruktury, železničními podniky a dalšími provozními zúčastněnými stranami** (čl. 44 návrhu nařízení).

Návrh nařízení také zaručuje **všem provozním zúčastněným stranám**, které se podílejí na provozování služby železniční dopravy, **právo na přístup** ke všem **informacím** týkajícím se dané služby železniční dopravy (čl. 48 odst. 1 návrhu nařízení).

Návrh nařízení podporuje i **využívání digitálních postupů při řízení kapacity železniční infrastruktury.** V této oblasti konkrétně stanoví, že provozovatelé infrastruktury mají povinnost se ujistit, že jsou při řízení kapacity železniční infrastruktury a železniční dopravy v režimu návrhu nařízení dostupné digitální postupy, jež by měly: i) zlepšit výkonnost a kvalitu řízení železniční infrastruktury a dopravy včetně plné (i přeshraniční) interoperability, ii) zlepšit transparentnost všech fází řízení kapacity železniční infrastruktury a železniční dopravy, iii) snížit administrativní zátěž pro žadatele o přidělení infrastruktury prostřednictvím požadování každého dokumentu pouze jednou nebo poskytování všech informací a údajů na jednom místě i pro přeshraniční služby (čl. 62 návrhu nařízení). **Cílem podpory intenzivnějšího využívání digitálních postupů je umožnit železničním podnikům žádat o kapacitu železniční infrastruktury a získávat odpověď na svoji žádost na jediném místě.**

Návrh nařízení obsahuje také ustanovení vztahující se k přezkumu **výkonnosti služeb železniční infrastruktury v EU**. Návrh nařízení v této oblasti konkrétně stanoví, že **Evropská síť provozovatelů železniční infrastruktury má povinnost sledovat a stanovovat cíle v oblasti výkonnosti služeb železniční infrastruktury s přihlédnutím k plnění základních cílů vytyčených návrhem nařízení.** Pro tento účel by

měla Evropská síť provozovatelů železniční infrastruktury zřídit **také Evropský rámec pro přezkum výkonnosti** (čl. 50 návrhu nařízení) a na jeho základě **o výkonnosti služeb železniční infrastruktury každoročně zpracovávat zprávu (Evropská zpráva o přezkumu výkonnosti)** (čl. 51 návrhu nařízení). **Evropskou komisi** přitom návrh nařízení zmocňuje **k možnému zřízení nezávislého orgánu pro přezkum výkonnosti služeb železniční infrastruktury a služeb železniční dopravy** (čl. 52 návrhu nařízení).

***Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz***

Návrh směrnice poskytuje silnější pobídky pro zavádění technologií s nulovými emisemi a energeticky úsporných zařízení v odvětví těžkých vozidel. Těžká vozidla s nulovými emisemi budou konkrétně moci být těžší a delší než konvenční těžká vozidla za účelem kompenzace zpravidla vyšší váhy či větších rozměrů technologií s nulovými emisemi.

*Zmírnění požadavků na maximální přípustnou hmotnost nebo rozměry vozidel s nulovými emisemi*

Návrh směrnice zmírňuje **požadavek na nejvyšší přípustnou hmotnost těžkých nákladních vozidel s nulovými emisemi nebo na alternativní pohon z aktuálních 42 tun na 44 tun**, přičemž uvedená **váhová úleva** nově **není vázána na skutečnou váhu technologických řešení s nulovými emisemi**. Jakmile se tedy technologie s nulovými emisemi stanou lehčími, bude možné mírnější požadavek na maximální možnou váhu těžkého nákladního vozidla využít jako dodatečnou kapacit pro náklad (nový čl. 10b směrnice o maximální hmotnosti a rozměrech).

Návrh směrnice dále také umožňuje např. **překročení nejvyšší možné délky kabiny těžkého nákladního vozidla, je-li to nezbytné k začlenění technologie s nulovými emisemi nebo na alternativní pohon** (např. baterie, vodíkové nádrže) do vozidla nebo jestliže **jejich prodloužená kabina poskytuje zlepšený aerodynamický výkon, energetickou účinnost nebo bezpečnost** (změna čl. 9a směrnice o maximální hmotnosti a rozměrech).

*Evropské modulární systémy*

Vzhledem k tomu, že si je Evropská komise vědoma skutečnosti, že vozidla s nulovými emisemi nemohou být v široké míře zavedena okamžitě, umožňuje návrh směrnice i používání některých stávajících řešení, jež zlepšují energetickou účinnost silniční nákladní dopravy.

Jedním z nich jsou tzv. **Evropské modulární systémy (EMS)**, kterými se rozumí motorová vozidla nebo jízdní soupravy spojené s jedním nebo více přívěsy nebo návěsy, kdy celková souprava těchto vozidel překračuje nejvyšší povolenou délku a může překročit i celkovou maximální přípustnou hmotnost stanovenou v příloze I směrnice, přičemž jednotlivé motorové vozidlo, přívěs (přívěsy) a návěs (návěsy) nepřesahují nejvyšší přípustné hmotnosti nebo rozměry stanovené v příloze I.

Návrh směrnice konkrétně ukládá členským státům, jež na svém území umožňují provozování nákladních vozidel o rozměrech přesahujících hodnoty stanovené v příloze I směrnice o maximální hmotnosti a rozměrech, aby umožnily i provoz evropských modulárních systémů o stejných povolených rozměrech. Použití evropských modulárních systémů totiž dle Evropské komise napomáhá ke snížení emisí CO2, neboť lze stejné množství nákladu přepravit při sníženém množství cest (čl. 4 odst. 4, písm. b) směrnice o maximální hmotnosti a rozměrech).

*Dočasné umožnění použití nákladních vozidel s hmotností 44 t v přeshraniční přepravě*

Návrh směrnice dále **harmonizuje pravidla umožňující použití delších nebo těžších nákladních vozidel v přeshraniční přepravě mezi sousedními členskými státy, v nichž jsou taková vozidla vnitrostátně**

**povolena**, což by mělo odstranit administrativní překážky přeshraniční nákladní dopravy mezi těmito sousedními členskými státy.

**Návrh směrnice** konkrétně **dočasně povoluje použití konvenčních nákladních vozidel o váze 44 t v mezinárodní přepravě, avšak pouze mezi těmi členskými státy EU, které takto těžká vozidla povolují ve své vnitrostátní dopravě. Přechodné období**, po jehož dobu budou tato nákladní vozidla povolena, je Evropskou komisí **navrženo do 31. prosince 2034**, což je datum, k němuž se očekává **nárůst podílu vozů s nulovými emisemi na trhu o 50 % nových registrací**. Po tomto datu již tedy 44 t těžká nákladní vozidla nebudou moci být používána, pokud nebudou mít nulové emise nebo se nebudou účastnit na intermodální dopravě (nový čl. 4b směrnice o maximální hmotnosti a rozměrech).

Účelem tohoto opatření je podle Evropské komise odstranění překážek přeshraničního pohybu těžších nákladních vozidel za účelem zlepšení operační a energetické účinnosti nákladní dopravy, a tedy přispění k ochraně životního prostředí.

*Zmírnění požadavků na maximální přípustnou hmotnost nebo rozměry vozidel, která se účastní na intermodální dopravě*

Na základě změny definice intermodální dopravy lze **uplatnit mírnější požadavky na nejvyšší přípustnou hmotnost nebo rozměry nákladních vozidel účastnících se na intermodální dopravě i v případě, že tato vozidla nepřepravují kontejnery, ale jiný náklad**. Nákladní vozidla tak budou moci ve větší míře např. vyzvedávat náklad v přístavech nebo železničních skladech a dále pokračovat v jeho silniční přepravě, což povede ke snížení kongesce a vzniku emisí (změna čl. 2, písm. f) směrnice o maximální hmotnosti a rozměrech).

*Umožnění vyšší výšky u nákladních vozidel, která přepravují vysoké kontejnery*

**Návrh směrnice** dále **umožňuje vyšší výšku nákladních vozidel přepravujících vysoké kontejnery**. Konkrétně se zvyšuje nejvyšší možná výška vozidel přepravujících kontejnery s normovanou vnější výškou 9 stop a 6 palců (vysoké krychlové kontejnery), a to na 4,30 m oproti 4,0 m u ostatních vozidel (příloha směrnice o maximální hmotnosti a rozměrech, bod 1.3). Cílem této změny je opět podpora intermodální dopravy.

*Nedělitelný náklad*

**Návrh směrnice** dále **harmonizuje požadavky vztahující se k vydávání povolení k překročení maximální přípustné hmotnosti a rozměrů vozidla při přepravě nedělitelného nákladu** (změna čl. 4 odst. 3 a 4 směrnice o maximální hmotnosti a rozměrech). Členským státům v této souvislosti také ukládá povinnost zřídit **informační systém, jehož prostřednictvím bude možné požádat o povolení k přepravě nedělitelného nákladu** (nový čl. 4a směrnice o maximální hmotnosti a rozměrech).

*Výjimka z uplatnění požadavků na maximální přípustnou hmotnost nebo rozměry vozidel v případě krizových situací*

**Návrh směrnice** také **umožňuje, aby členské státy uplatnily dočasnou výjimku z plnění požadavků na maximální přípustnou hmotnost nebo rozměry nákladních vozidel v případě krizové situace**, **vyžaduje-li to veřejný zájem a nebude-li ohrožena bezpečnost silničního provozu**. Výjimku lze uplatňovat po dobu nejvýše dvou měsíců. Dotýká-li se krizová situace více členských států EU, může výjimku uplatnit i Evropská komise prostřednictvím prováděcího aktu. V takovém případě je lhůta uplatnitelnosti výjimky prodloužena na šest měsíců (nový čl. 10k směrnice o maximální hmotnosti a rozměrech).

*Kontroly dodržování maximální přípustné hmotnosti nákladních vozidel*

K posílení vymáhání právní úpravy dále návrh **směrnice stanovuje společnou minimální úroveň kontrol dodržování maximální přípustné hmotnosti nákladních vozidel**, a to mimo jiné v návaznosti na povinnost

instalace vážících mechanismů do silniční infrastruktury (nový čl. 10d směrnice o maximální hmotnosti a rozměrech).

Stanovisko vlády ČR:

***Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Ekologizace nákladní dopravy***

Vláda ČR bere na vědomí informace obsažené ve sdělení a jeho závěry. V obecné rovině podporuje snahu o dekarbonizaci dopravy a snížení emisí znečišťujících látek z dopravy a vítá snahu o vyšší využívání udržitelných druhů dopravy. Za účelem zajištění přechodu k udržitelnějším druhům dopravy je dle názoru vlády ČR zásadní zajistit realizaci infrastrukturních projektů, zejména v rámci sítě TEN-T, a současně je třeba hledat cesty ke zjednodušení jejich náročné přípravy. Dále se vláda ČR konkrétně vyjadřuje k jednotlivým aspektům obsaženým ve sdělení.

***Návrh nařízení o započítávání emisí skleníkových plynů z dopravních služeb***

Vláda ČR chápe užitečnost harmonizace kvantifikace a vykazování emisí CO2 z dopravy, považuje však normu EN ISO 14083:2023, na níž se má podle návrhu nařízení započítávání emisí CO2 zakládat, za nadmíru komplexní.

Vláda ČR se také obává nadměrné administrativní a investiční zátěže, a to především pro malé a střední podniky, které sice nejsou podle návrhu nařízení povinny vykazovat emise CO2 z dopravy, avšak vláda ČR se obává, že by na ně v tomto směru mohl být vyvíjen tlak ze strany objednatelů dopravních služeb, aby emise CO2 vykazovaly. Vedle toho se vláda ČR obává i nárůstu administrativní zátěže členských států, jež by mohla vzniknout v souvislosti s prováděním akreditace.

Vláda ČR by preferovala alternativu k návrhu nařízení spočívající ve vytvoření on-line aplikace pro kalkulaci emisí skleníkových plynů z dopravy nebo ve zjednodušení systému započítávání emisí CO2 do podoby základních metodických vodítek, která by byla přímo přílohou návrhu nařízení, případně alespoň možnost uplatnění takto zjednodušeného přístupu ve vztahu k malým a středním podnikům.

Dále se vláda ČR vyjadřuje k jednotlivým konkrétním ustanovením návrhu nařízení.

*Dopad na státní rozpočet a právní řád ČR:*

Návrh nařízení pravděpodobně nebude mít dopad na právní řád ČR. V závislosti na jeho finální podobě však není zcela vyloučena potřeba změny zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Prozatím nelze vyčíslit, jaké dopady bude mít návrh nařízení na státní rozpočet.

***Návrh nařízení o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, kterým se mění směrnice 2012/34/EU a zrušuje nařízení (EU) č. 913/2010***

Vláda ČR dlouhodobě podporuje revizi systému přidělování kapacity železniční infrastruktury a předložený návrh nařízení proto v obecných rysech vítá.

Současně však vláda ČR upozorňuje na nedostatky návrhu, zejména v záležitosti jeho jednoznačnosti a úplnosti. Jako krajně problematické vnímá vláda ČR i nastavení rozsahu působnosti návrhu. Vláda ČR bude v této oblasti požadovat úplné vyloučení z působnosti návrhu nařízení drážní infrastruktury nebo služeb, které jsou aktuálně vyloučeny z působnosti směrnice 2012/34/EU (nikoli pouze jejich vyloučení z kapitol II. – V. návrhu nařízení, jak je navrženo Evropskou komisí).

Vláda ČR ve svém stanovisku dále pozitivně hodnotí části návrhu nařízení přímo související s implementací projektu TTR, avšak spatřuje určitá rizika v implementaci konkrétních technických detailů přídělu kapacity, zejména pokud se jedná o vzájemné vztahy mezi jednotlivými účastníky procesu.

Za problematické považuje vláda ČR velké množství zmocnění pro vydávání delegovaných právních aktů ze strany Evropské komise. Z hlediska zajištění proporcionality považuje vláda ČR za vhodné preciznější ukotvení uživatelů železniční infrastruktury v jednotlivých fázích celého procesu. Lze také předpokládat výrazné zvýšení tlaku na zajištění finančních prostředků pro víceleté strategické plánování.

Dále se vláda ČR ve svém stanovisku vyjadřuje k jednotlivým ustanovením návrhu.

*Dopad na státní rozpočet a právní řád ČR:*

Adaptace českého právního řádu na návrh nařízení si vyžádá změnu zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, okrajově rovněž zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. Návrh nařízení bude mít určitý dopad na státní rozpočet, protože ukládá nové povinnosti provozovatelům železniční infrastruktury, kterým je v ČR organizace Správa železnic financovaná ze státního rozpočtu.

***Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 96/53/ES, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz***

Vláda ČR vítá cíle revize směrnice 96/53/ES, kterými jsou podpora kombinované dopravy a používání nízkoemisních nákladních vozidel. Vyjádřila nicméně pochybnosti v tom ohledu, zda je návrh směrnice způsobilý podpořit intermodální dopravu, když zefektivňuje nákladní silniční dopravu v jednotlivých členských státech, což může způsobit vyšší přesun přeprav na silnice.

Vláda ČR dále zdůrazňuje nezbytnost zajištění koherence návrhu směrnice a směrnice Rady 92/106//EHS o kombinované dopravě, jejíž revize je teprve plánována, a nelze tedy zhodnotit dopady odkazů návrhu směrnice na ni.

Pokud se jedná o navýšení povolených váhových limitů pro vozidla s nulovými emisemi, vláda ČR jej vítá a věří, že by mohlo napomoci k jejich rychlejšímu zavedení. Má však určité pochybnosti o odůvodnění přechodného období pro povolení vyšších váhových limitů i pro ostatní vozidla do roku 2034. Vláda ČR totiž nepovažuje za příliš jasné, proč by vyšší váhový limit měl v tomto případě přestat platit až v okamžiku, kdy by podíl nových registrací bezemisních vozidel přesáhl 50 %.

Ve vztahu k žádostem o povolení přeprav, které přesahují limity stanovené směrnicí, se vláda ČR staví skepticky k zavedení jednotného formuláře a v první fázi by upřednostňovala zavedení digitalizace postupů a až následně případnou harmonizaci ve formě sjednocení dat požadovaných za účelem vydání povolení jednotlivými členskými státy.

Dále se vláda ČR podrobněji vyjadřuje k jednotlivým ustanovením návrhu směrnice.

*Dopad na státní rozpočet a právní řád ČR:*

V závislosti na finální podobě návrhu směrnice může připadat v úvahu změna zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, ve znění pozdějších předpisů. Návrh směrnice je bez přímého dopadu na státní rozpočet.

## Předpokládaný harmonogram projednávání v orgánech EU:

V Radě EU se legislativními návrhy zabývá pracovní skupina pro pozemní dopravu (H01). Sdělením se spolu s ní zabývá také pracovní skupina pro horizontální otázky a sítě (H04).

V Evropském parlamentu je projednávání návrhů v přípravné fázi a byly přiděleny Výboru pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) jako příslušnému výboru.

Ve spolupráci se zpravodajem výboru pro evropské záležitosti Romanem Bělorem zpracovala Mgr. Darina Nezkusilová, odborná konzultantka Parlamentního institutu Kanceláře PS PČR.

*Courtesy translation*

1.

2.

***PARLIAMENT***
***OF THE CZECH REPUBLIC***
***Chamber of Deputies***
**Ondřej Benešík**
***Chairman***
***Committee on European Affairs***

Prague, 13th November 2023

Dear Ms. President,

I would like to inform you about the opinion of the Committee on European Affairs of the Chamber of Deputies of the Parliament of the Czech Republic

on the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - Greening Freight Transport /Council Code 11856/23, COM(2023) 440 final/;

on the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the use of railway infrastructure capacity in the single European railway area, amending Directive 2012/34/EU and repealing Regulation (EU) No 913/2010 /Council Code 11718/23, COM(2023) 443 final/;

on the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Council Directive 96/53/EC laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorised dimensions in national and international traffic and the maximum authorised weights in international traffic /Council Code 11722/23, COM(2023) 445 final/ and

on the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the accounting of greenhouse gas emissions of transport services /Council Code 11821/23, COM(2023) 441 final/.

The respective documents were included in the agenda of the 35th session of the Committee on European Affairs and was scrutinized on 1st November 2023. According to the Rules of Procedure the Deputy Minister of Environment and the Deputy Minister of Transport were present at the session to introduce the preliminary Government's Framework Position.

After the hearing of the rapporteur's review and after the discussion the Committee has adopted the **Resolution No. 238 in the context of the Political Dialogue** which is enclosed to this letter.

Yours sincerely

**Ms. Ursula von der Leyen**
President of the European Commission
B r u s s e l s

**PARLIAMENT OF THE CZECH REPUBLIC**
**Chamber of Deputies**
**Committee on European Affairs**

Resolution No. 238

**35th Session on 1 November 2023**

**Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions Greening Freight Transport /Council Code 11856/23, COM(2023) 440 final/**

**Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the use of railway infrastructure capacity in the single European railway area, amending Directive 2012/34/EU and repealing Regulation (EU) No 913/2010 /Council Code 11718/23, COM(2023) 443 final/**

**Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Council Directive 96/53/EC laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorised dimensions in national and international traffic and the maximum authorised weights in international traffic /Council Code 11722/23, COM(2023) 445 final/ and**

**Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the accounting of greenhouse gas emissions of transport services /Council Code 11821/23, COM(2023) 441 final/**

**Conclusions of the Resolution:**

Committee for European Affairs
1. **takes note of** the EU documents that are part of the " package to green freight transport";
2. **supports** the Government's Framework Positions on these documents;
3. **expresses** its support for the European Commission in its efforts for more energy efficient, sustainable, environmentally friendly and efficient freight transport;
4. **welcomes** the proposed steps in the field of digitization and in the use and sharing of data contained in individual documents;
5. **supports** the initiative consisting in the revision of the railway infrastructure capacity allocation system and the introduction of advance planning in the form of strategic capacity management as an important tool for ensuring investment and passenger service quality;
6. **draws attention** to the fact that efforts to ensure more efficient international rail service can lead to a reduction in the quality of services offered to passengers in domestic transport;
7. **draws attention** to the need to take into account the different structure and capacity of the railway network in individual Member States;
8. **authorizes** the chairman of the Committee on European Affairs to inform about this resolution the President of the European Commission **in the framework of the political dialogue**.