



| | |
|------------------|--|
| NÁZEV MATERIÁLU | Připomínky Svazu průmyslu a dopravy České republiky k materiálu Politika ochrany klimatu v České republice: Návrh aktualizace pro období 2024 až 2050. |
| Č. J. | 16/2024 |
| DATUM ZPRACOVÁNÍ | 27. 2. 2024 |
| KONTAKTNÍ OSOBA | Zuzana Sádlová |
| TELEFON | 225 279 204 |
| E-MAIL | zsadlova@spcr.cz |

Svaz průmyslu a dopravy ČR (SP ČR) navrhuje níže obecné i konkrétní připomínky k materiálu Politika ochrany klimatu v České republice: Návrh aktualizace pro období 2024 až 2050.

OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

1. K SEEPIA – remodelace při realistických předpokladech

Kvantitativní část POK je z drtivé většiny založena na výsledcích modelu SEEPIA. Ze strany SP ČR bohužel nemůžeme výsledky modelu považovat za natolik spolehlivé, aby mohly sloužit jako podklad pro rozhodování o budoucím směřování energetiky a klimatu v ČR. Model považujeme za dobrý krok kupředu, ale není ve stavu, aby byl pro tyto účely využitelný a je ho třeba dále rozpracovávat.

Svaz dlouhodobě upozorňoval na některé nedostatky modelu – např. chybějící modelování nákladů na soustavy, makroekonomické dopady, předpoklady pro OZE atd. Konkrétně chybí náklady na elektrizační a plynárenskou infrastrukturu, infrastrukturu na vodík, CC(U)S. Je třeba provést znovu modelování při realistických předpokladech.

Odůvodnění:

Potřebu modelování při realistických předpokladech jsme připomínkovali i při tvorbě NKEP a SEK. Považujeme správné výsledky modelování za zcela zásadní ať již z pohledu plnění závazků z klimatické legislativy, tak z hlediska bezpečnosti a konkurenceschopnosti dodávek elektrické energie pro průmysl a dopravu. Model SEEPIA má celou řadu nedostatků, na které opakovaně upozorňujeme:

- Je zatížen neexistencí dostatečné palety alternativních (např. nízkouhlíkových) paliv a jejich cen. Zároveň je v modelu řada významných prvků, které by mohly být modelovány, zadána napevno.
- Schopnost absorpce obrovského množství instalovaného výkonu ve fotovoltaice a větru se omezuje na tvrzení, že model ukazuje, že s ní nebude problém. Související výsledky modelování ČEPS (Plexos) ale nebyly v detailu publikovány, proto nejsme schopni posoudit, jestli model funguje. V této souvislosti upozorňujeme na to, že německá exportní kapacita bude ovlivněna nejen růstem instalované kapacity větrných elektráren, ale také odstavením elektráren uhelných, zvýšením poptávky po elektřině pro vytápění (tepelná čerpadla) a eventuálně nástupem výroby vodíku. Přebytky by mohlo být částečně možné řešit geotermální sezónní akumulací tepla.

Případná obchodní omezení dovozu, s nímž model SEEPIA doposud nepočítá pak povede k nutnosti zavedení kapacitních mechanismů a masivní výstavbě plynových zdrojů, jejichž emise nevidíme v POK zohledněny, což bude mít velký vliv na dosažitelnost cílů v POK.

- Z pohledu geografického model pracuje s ČR jako s jedním bodem (až na několik izolovaných výjimek). Vůbec nejsou brány do úvahy potřeby distribuce energií/paliv a možnosti přenosu CO₂ do bodu využití/ukládání v případě využití technologie CCUS.
- V mnoha segmentech model velmi zjednodušuje realitu a pracuje se zásadně optimistickými předpoklady. Příkladem může být a celkově spotřeba energií v domácnostech.
- Model SEEPIA rovněž z našeho pohledu podceňuje významný nárůst spotřeby elektřiny, zejména v souvislosti s elektrifikací průmyslu.
- Model pracuje s omezeným množstvím scénářů, zcela chybí i malá úvaha nad alternativním řešením problematiky a chybí i senzitivita vůči cenovým, technologickým a klimatickým parametrům.
- Scénáře WEM i WAM v sobě implicitně zahrnují předpoklady proveditelnosti náhrady některých technologií za určitých příznivých tržních předpokladů nebo předpokladů proveditelnosti. Tyto předpoklady jsou často přebírány z jiných strategických dokumentů bez revize jejich platnosti ve stávajícím tržním prostředí nebo nejsou podrobeny testu koherence. Výsledkem jsou zkreslené, případně nadnesené dopady do dekarbonizace a bezpečnosti zajištění energetické bilance státu a sociálních dopadů. Neexistuje ovšem modelace alternativního scénáře, kde nebudou podmínky naplněny. Dokument rovněž uvádí poměrně závažná rizika naplnění popsaného stavu, které jsou ovšem dnes již realitou a dále s nimi nepracuje. Dokument rovněž neuvádí, jaké mimořádné situace byly v modelu Plexos ověřeny. Je nutné podrobit modelování zátěžovým scénářům v podobě neuskutečnění některých významných podmínek – například výstavba plynových zdrojů, dovoz vodíku a výpadky jaderné technologie. S ohledem na aktuální bezpečnostní situaci v Evropě je také vhodné zohlednit bezpečnost provozu při výpadku jednoho nebo dvou největších prvků kritické infrastruktury.
- Požadujeme tedy doplnění o zhodnocení bezpečnostních otázek, zejména prověření modelových výsledků na mimořádné stavy způsobené výpadky zdrojů nebo dodávek surovin. Výsledné hodnoty by měly být prezentovány v ověřitelné podobě.

Tato připomínka je zásadní.

2. Materiál počítá pouze se scénáři, kde je zajištěna náhrada zdrojů, a uvádí pozitivní vyznění scénářů v rozporu s aktuální realitou

Vypracování alternativních scénářů a hodnocení dopadů rizik je vzhledem k výše uvedené připomínce nezbytným doplněním dokumentu. **Navrhujeme doplnění o zhodnocení možného nepříznivého vývoje.**

Odůvodnění:

Politika ochrany klimatu představuje poměrně rozsáhlou a komplexní vizi, která v sobě integruje velké množství vstupních podkladů a dat. Řadu dokumentů s viditelnými odkazy přebírá bez další kritiky jejich proveditelnosti nebo koherence s ostatními předpoklady, které POK používá. Výsledným obrazem je tudíž aplikace pozitivních aspektů, které vedou ke společnému cíli v uceleném a ničím nebržděném celku. Dokument sám cituje, že abstrahuje od tržních frikci – citace ze str. 30 „...*předpokládá racionalitu všech aktérů v ekonomice, ... odstranění finančních bariér, ... nefinančních bariér*...“. Ačkoliv je tento předpoklad nutný pro použití uvedených modelů, např. TIMES, nelze na něm stavět efektivní správu a racionální plánování. Ačkoliv politika obsahuje řadu nástrojů, které mají frikci snižovat, implementace navrhovaných řešení je v modelu dokonalá a bez zahrnutí různých překážek. Obdobně je v modelování nakládáno s časovými zpožděními, která řetězením všech opatření nutně musí vznikat. Dokument by tedy měl minimálně nabídnout hodnocení citlivosti, diskuzi šíře problému nebo alternativní scénář, aby byla politika uchopitelná pro její uživatele.

Neadekvátně je také pracováno s riziky, která se notně promítají do výsledné podoby dokumentu, pakliže by nastaly. Rizika jsou ovšem často „odbyta“ jednovětným popisem, který lze ale z dnešní tržní situace již považovat za naplněný. Nejedná se tedy o rizika, ale výchozí podmínky modelace, které je nutné zohlednit. Obdobným způsobem nelze charakterizovat rizika v podobě „Nedostatek elektřiny a tepla pro občany“, „většinové odmítnutí transformace ze strany veřejnosti“ nebo „Ztráta konkurenceschopnosti tuzemského průmyslu“ jako dokončenou státní politiku. Jedná se o odmítnutí možnosti vytvoření smysluplné strategie, a pakliže tato rizika existují, mělo by dojít k jejich minimalizaci. Zejména stav nedostatku elektřiny a tepla je z hlediska bezpečnosti a stability ČR nepřijatelný.

Tato připomínka je zásadní.

3. Připomínka k modelování ambice 33% podílu obnovitelných zdrojů na konečné spotřebě energie do roku 2030

Nesouhlasíme s tezí uváděnou v materiálu, že automaticky dojde k navýšení cíle pro OZE do roku 2030 z 30% na 33% (dle doporučení ze strany Evropské komise k Vnitrostátnímu plánu České republiky v oblasti energetiky a klimatu - NKEP). Požadujeme zmínky o tomto navýšení z materiálu vypustit (uvedeno na několika místech – str. 22, 23). Toto navýšení nebylo dosud nijak modelováno, nebyl vůbec modelován sektor tepla, a tedy nelze ani předjímat závěry a dopady na aktualizaci NKEP atd.

Tato připomínka je zásadní.

4. Dokument přehlíží negativní sociální a hospodářské dopady a nedostatečně modeluje krátkodobé náklady tranzice

Dokument nedostatečně řeší otázku sociálních dopadů a hospodářských vlivů, kdy vychází z parametrů, které nejsou usazeny ve skutečné tržní situaci a již zkeslené modelové vstupy vedou k příznivým výsledkům. Prvním z důvodů je použití makroekonomických modelů bez zohlednění tržních frikci a aktuálních cen. Dokument dále ignoruje „frontloading“ nákladů před uskutečněním přínosů, čímž zkesluje krátkodobé sociální a hospodářské dopady. Dokument musí detailně prezentovat transformační

náklady a dopady minimálně pro aktuální dekádu. Dokument by tedy měl prezentovat základní KPI – např. cena elektřiny pro koncové zákazníky, průměrná jednotková cena tepla, poměr výdajů na energie pro domácnosti a firmy, dopad na státní rozpočet. Zároveň požadujeme prezentaci odhadovaných sociálních nákladů v horizontu jedné dekády.

Odůvodnění:

Česká ekonomika již nyní čelí vyšším cenám elektřiny oproti svým obchodním partnerům a negativním sociálním dopadům z toho odvozených. Problém se v čase dále prohlubuje právě uvedenými transformačními náklady (obnova sítí, náklady vyrovnaní soustavy, tvorba neproduktivních investic) a minimálně krátkodobé náklady transformace, kterou představuje uvedená politika, budou zatěžovat spotřebitele a firmy již v této dekádě negativním způsobem. Tento efekt „předplacení“ si pozitivních dopadů není v politice reflektován a není s ním pracováno, přestože povede k významným makroekonomickým jevům – ztráta konkurenceschopnosti, inflace, prodražení vstupních nákladů transformace z důvodu nedostatečné transformační kapacity. Jako zdroje těchto nákladů lze považovat – růst regulovaných nákladů energií z titulu posílení sítí, modernizace a připojování nových zdrojů, zajištění dekarbonizovaných paliv za vyšších cen než jsou aktuální tržní, růst cen materiálů a práce z titulu vysoké poptávky.

Zásadní rozdíly v přístupech SEK a POK k energetické bezpečnosti a sociálním dopadům energetické transformace poukazují na potřebu integrovaného a komplexního přístupu k energetické politice. Zásada integrovaného přístupu pak představuje jednu z vůdčích zásad práva životního prostředí a měla by tak postupovat i principy tvořícími klíčové strategické dokumenty.

Tento rozdíl v přístupech může vést k situaci, kde ambice v oblasti ochrany klimatu nebudou dostatečně vyváženy s potřebami energetické bezpečnosti a sociální soudržnosti. Energetická transformace musí být komplexní a zahrnovat všechny aspekty udržitelného rozvoje – ekonomické, sociální a environmentální. Nedostatečné zohlednění jakéhokoli z těchto aspektů může vést k negativním dopadům na společnost a ekonomiku.

Tato připomínka je zásadní.

5. Dokument významně neřeší možnost přepracování odpadů ve výrobky – zejména ve stavebnictví

Politika velmi stručným způsobem přistupuje k oblasti využití odpadů, což neodpovídá všeobecné praxi jiných dokumentů a důležitosti této otázky. Neřeší jakékoliv nástroje pro zajištění materiálových toků z odpadů zejména do oblasti produkce stavebních materiálů a tudíž posílení cirkularity. Je třeba dopracovat tuto oblast materiálového využití a navrhnout potřebné nástroje pro zvýšení jejich uplatnění. Narušeny samozřejmě nesmí být priority nakládání s odpady.

Odůvodnění:

Přesměrování toků odpadů do materiálového zpracování může významným způsobem přispět k materiálové soběstačnosti ČR, omezení likvidovaného odpadu a zvýšit příležitosti české ekonomiky. Oblast je důležitá zejména pro stavební a energetické výstupy.

Tato připomínka je zásadní.

6. Je třeba doplnit samostatnou kartu k rozvoji vodíkového hospodářství mezi opatření pro transformaci energetiky.

Doporučujeme tento název karty "V kontextu odklonu od uhlí a využití plynů zajistit včasnou implementaci cílů Vodíkové strategie ČR tak, aby spotřeba vodíku byla v rovnováze s jeho výrobou, dovozem a skladováním." Popis karty: Aktualizace vodíkové strategie pokrývá časový horizont do roku 2050. Specifické cíle se primárně zaměřují na časové období mezi roky 2024 až 2035, s důrazem na plnění cílů definovaných evropskou legislativou (RED) pomocí výroby vodíku z domácích obnovitelných zdrojů energie (OZE), ale i na transformaci vynucovanou nepřímou, zejména finanční regulací (např. ETS 2 a Taxonomie), která vyústí v poptávku po vodíku napříč sektory na ekonomické bázi. Gesce: MPO, MŽP.

Odůvodnění:

V draftu POK MŽP uvádí, že mezi hlavní prvky transformace české energetiky patří mj. "Zajištění podmínek pro využití obnovitelného vodíku, který postupně bude nahrazovat zemní plyn". (str. 74) Přesto ale mezi navrženými opatřeními nefiguruje žádné opatření, které by se oblasti rozvoje vodíku věnovalo. Je tedy třeba tuto prioritu podpořit navržením samostatné karty opatření.

Tato připomínka je zásadní.

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

7. Připomínka Kapitola 1.1.2, strana 8

Návrh nového znění:

Na konec kapitoly doplnit text:

„Tepelná kapacita Země není symetrická, Severní pól (Arktida) je oceánem mezi pevninami, zatím co Jižní pól (Antarktida) je pevninou mezi oceány. Množství ledu v Arktidě, ze spodní strany ohříváné mořskou vodou, je mnohonásobně menší než v hluboko promrzlé v Antarktidě. Proto se Severní polokoule ohřívá mnohem rychleji než Jižní polokoule. Oteplení Jižního pólu je téměř nulové, avšak oteplení Severního pólu již dosáhlo 5 °C. Proto je potřeba ve vztahu k ČR důsledně rozlišovat nevratné globální oteplení (průměrná teplota za celou Zemi) a nevratné oteplení ovzduší v ČR, které je přibližně dvojnásobné.

Střední roční teplota v ČR vzrostla z hodnoty 6,7 °C v dekádě 1901 až 1910 na hodnotu 9,2 °C v dekádě 2011 až 2020, tedy o 2,5 °C za 110 let.

Příčina sucha, které ČR zažívá (34 % území ČR je postiženo dlouhodobým suchem a kontinuálním poklesem hadiny spodní vody), není nedostatek atmosférických srážek. V ČR ročně spadne i nyní v průměru zhruba 680 mm srážek ročně, stejně jako na začátku minulého století. Jen jejich odpařování je vlivem zvýšené teploty více intenzivní a jejich odtok do řek je při náhlých deštích a při absenci sněhové pokrývky četnější.“

Odůvodnění:

V ČR je klimatická změna dlouhodobě podceňována. Proto je potřebné zřetelně hovořit o tom, že ve srovnání s globálním oteplením je v ČR oteplení dvojnásobné.

Tato připomínka je zásadní.

8. K bodu 1.2.3 Národní úroveň, str. 16

Doplnit do strategických dokumentů i NAP SG.

Odůvodnění:

Přehled strategických dokumentů by měl obsahovat i NAP SG, který sice není o oblasti klimatu, ale je zásadní pro oblast energetiky a je na podobné úrovni jako NAP CM, který zmíněn je.

Tato připomínka je zásadní.

9. K 2.1.2 Hlavní české priority v dekarbonizaci do roku 2030, str. 25

K části "Odchod od těžby a spalování uhlí pro výrobu elektřiny a tepla do roku 2033" - žádáme doplnit dokument o zapracování konsekventního řešení, tj. kapacitní platby či CfD pro plynové elektrárny či ukotvení tepláren jako záložních zdrojů.

Alternativně tuto oblast vypustit a ponechat zcela na SEK.

Odůvodnění:

Ukončení využívání uhlí pro energetické účely bude vyžadovat vytvořit odpovídající řešení v podobně kapacitních plateb či zavedení CfD pro plynové elektrárny či ukotvení tepláren jako záložních zdrojů pro zajištění provozu přenosové sítě.

Tato připomínka je zásadní.

10.Ke kapitole 2.1.2., odrážka 4. (Snížení energetické ...)

Je třeba podporu alternativním palivům v dopravě rozšířit spektrum podpory nad rámec investičních dotací pro výstavbu nabíjecích/plnicích stanic.

Odůvodnění:

Rozvoji alternativních paliv brání zejména provozní náklady na straně vozidel využívajících obnovitelná paliva, případně i provozní náklady plnicích a nabíjecích stanic. Investiční podpora rozvoje infrastruktury sama o sobě řešení problému neposkytne.

Tato připomínka je zásadní.

11.Ke kapitole 2.1.2, odrážka 5 (Nastartování postupné ...)

Studie týkající se CCUS musí být komplexní a zahrnovat celý hodnotový řetězec včetně zachytávání a přepravy uhlíku. Zároveň je třeba posoudit nákladovost celé technologie a poměřit ji s alternativními způsoby řešení.

Odůvodnění:

Spotřeba fosilních paliv nebo i obnovitelných paliv se zachytáváním uhlíku je ve všech dosud uvažovaných scénářích distribuována po celém území ČR. Vlastní ukládání uhlíku, většinou v rámci ČR implicitně uvažováno jako ukládání CO₂ do horninové struktury, ale i možné využití uhlíku, je ale možné pouze v některých diskrétních lokalitách. Existující infrastruktura využitelná pro přepravu CO₂ se potenciálně omezuje pouze na vybrané části linie potrubního svazku NET4GAS. Vybudování systému sběru CO₂ bude ale velmi náročné, pravděpodobně neproveditelné (rozsáhlá liniová stavba).

Rovněž je třeba vzít v úvahu alternativní způsoby zajištění nízkouhlíkových paliv nebo technologií CCUS. O zachytávání uhlíku ze spalin je známo, že je významně dražší a zároveň výrazně neefektivnější než zachytávání CO₂ z koncentrovaného proudu. Tohoto efektu může být snadno využito centrální výrobou nízkouhlíkového vodíku v místě s dostupností existující infrastruktury využitelné pro přepravu CO₂, případně v místě vhodném pro ukládání nebo zpracování uhlíku, případně i technologií odlučující uhlík v pevné formě.

Tato připomínka je zásadní.

12. Připomínka ke kapitole 2.2.

„Strategie pro Česko se bude do velké míry odvíjet od strategie EU. EU představila **návrh** klimatického cíle pro rok 2040 v prvním čtvrtletí roku 2024 **a cíl bude dopracován do konce roku 2025** a v souladu s doporučeními Evropského vědeckého poradního výboru pro změnu klimatu navrhne cíl snížení emisí o ~~90–95 %~~ oproti roku 1990.“

Prosíme o úpravu textu tak, aby byl reflektován návrh Komise, nikoliv však předjímán výsledek debat o výši cíle.

Odůvodnění:

Komise skutečně navrhla 90% cíl snížení emisí, ale jen jako vstup do další debaty s ČS. Tento cíl může být některými státy považován za nerealistický a bude tedy dále záležet na výsledcích jednání.

Tato připomínka je zásadní.

13. Připomínka ke kapitole 2.2.

Požadujeme doplnění textu:

„V energeticky náročném průmyslu by pak v této dekádě mělo dojít k podstatnému snížení emisí i díky využití **alternativních postupů výroby**, zelených plynů (zejména v chemickém průmyslu) a **částečně** i technologie pro zachytávání **a využívání/ukládání** uhlíku, což bude **mj.** vyžadovat **rychlou** adaptaci plynovodů na vodík, příp. oxid uhličitý. **Předpokladem realizace takových projektů (CCS/vodík) je také fyzická i cenová (investiční a provozní) dostupnost těchto technologií a připravenost infrastruktury již okolo roku 2030.**

Odůvodnění:

Viz připomínka. Vodíkové (v některých sektorech) a CCS technologie a infrastruktura v EU doposud nejsou připraveny nebo otestovány v průmyslovém měřítku. Navíc, aby se průmysl k těmto technologiím uchýlil a mohl pomocí nich snižovat emise, musí k tomu být připravena infrastruktura a další podmínky, a to již před rokem 2030 (čas na naplánování, povolení a realizaci projektu, respektování investičních cyklů atd.). Stejně tak je třeba pro takové projekty zajistit vysokou finanční podporu.

Tato připomínka je zásadní.

14.K 3.1 Scénáře: předpoklady a východiska, Politicky zadané teze a předpoklady pro dekarbonizační scénář, str. 28 a dál

Opakovaně upozorňujeme, že nesouhlasíme se zastropováním kapacity FVE na hodnotě 10,1 GW a větru na úrovni 1,5 GW. Viz i připomínky k modelování.

Odůvodnění:

Zastropování hodnot FVE a VTE není nikde v dokumentu vysvětleno, přitom technický i ekonomický potenciál ČR je dle dostupných studií značně vyšší.

Tato připomínka je zásadní.

15. Připomínka ke kapitole 3.1

Dekarbonizační scénář může být naplněn pouze za předpokladu zajištění ochrany konkurenceschopnosti průmyslu. Tento aspekt však v hlavních východiscích WAM chybí. Předpokládáme ovšem, že byl vzat v potaz – prosíme o doplnění.

Odůvodnění:

Bez zajištění konkurenceschopnosti průmyslu v době zvýšených nákladů spojených s dekarbonizací EU a další environmentální legislativou nelze úspěšnou dekarbonizaci v EU předpokládat, pokud se za ní nepovažuje deindustrializace (což nepředpokládáme).

Tato připomínka je zásadní.

16.K 3.1 Scénáře: předpoklady a východiska, str. 28 a dál

"Nákladová optimalizace v modelech obsahuje jen bateriovou akumulaci elektřiny na úrovni 15 % kapacity FVE a VTE". V tomto dokumentu nikde není vysvětlena logika volby zrovna 15% kapacity akumulace vůči FVE/VTE. Víme, že toto vychází z modelování SEEPIA, nicméně ani u předpokladů modelování nebylo vysvětleno, proč byla zvolena zrovna tato hodnota.

Odůvodnění

Bylo by vhodné tuto volbu vysvětlit a argumentačně podepřít nebo odkázat na analýzu. Principiálně totiž provozovatel distribuční soustavy přistupuje k akumulaci jako ke spotřebiči i zdroji současně, a tedy navyšuje požadavky na kapacitu v síti právě o 15 %.

Tato připomínka je zásadní.

17. Připomínka ke kapitole 3.3, Obrázek 3.5

Míra spotřeby elektrické energie, potažmo vodíku se zdá být silně podhodnocená.

Odůvodnění:

Dekarbonizace nejen průmyslových odvětví do roku 2050 se ponese ve znamení masivní elektrifikace a využívání vodíku. Např. jen odvětví ocelářství a chemie by svou spotřebu elektřiny v souvislosti s přechodem na vodíkovou výrobu zvýšilo třeba 7-10 x. Zdá se, že toto v grafech není reflektováno (ani z hlediska spotřeby elektřiny ani z hlediska spotřeby vodíku). Násobná spotřeba elektřiny v průmyslu se nesmí podcenit.

Tato připomínka je zásadní.

18.Připomínka k subkapitole „3.3.1 Nové kapacity výroby elektřiny v dekarbonizačním scénáři“, str. 33

Požadujeme upravit textaci:

„Nové instalované kapacity do roku 2030 jsou hlavně u obnovitelných zdrojů. Jde o 8 GWe u solárních zdrojů, 1,2 GWe u větrných zdrojů a 0,6 GWe u biomasových zdrojů. Podíl OZE na hrubé konečné spotřebě tak dosahuje cca 30 %. K tomu bude podle modelace potřeba 0,8 GWe špičkových plynových zdrojů pro zajištění stability dodávek elektřiny v zimním období.

Odůvodnění:

Navržené navýšení instalované kapacity u biomasových zdrojů 0,6 GWe (= 600 MWe) je zjevně nesmyslné. Pro takto velký nárůst elektrického výkonu v biomase není v rámci ČR dostatek biomasy, není ani jasné, kde by měl být tento výkon realizován (v jakých konkrétních zdrojích). Zároveň je tento předpoklad v zásadním rozporu s dalšími tezemi v rámci materiálu např. „Zvýšit odolnost a podpořit biodiverzitu vyloučením vybraných lesních porostů z mýtní těžby (zejm. starších listnatých a smíšených), ponecháváním části těžebních zbytků či mrtvého dřeva k zetlení“ (str. 132 materiálu), což snižuje disponibilní biomasu pro energetické využití. Předpokládáme, že byla s tímto zcela nereálným navýšením elektrického výkonu v biomasových zdrojích spojena i související výroba elektřiny, která je tedy taktéž zcela nereálná a je nutné toto zohlednit v rámci modelových scénářů (náhradou za jiné technologie atd.). Ve skutečnosti výroba elektřiny z biomasy v ČR do roku 2030 ve srovnání se skutečností roku 2022 (2,6 TWh brutto) klesne, protože dojde k odstavení dnes fungujících elektráren na biomasu, kterým po 20 letech provozu skončí před rokem 2030 podpora a nebude možné ji obnovit, protože to zakazuje směrnice o podpoře obnovitelných zdrojů. Navíc je žádoucí přesunout biomasu využívanou s nízkou účinností v kondenzačních elektrárnách do výroby tepla a kogenerace. Spotřebu lesní štěpky už nelze podstatně navyšovat, další zdroje biomasy jako sláma nebo rychle rostoucí dřeviny mají velmi omezený skutečný potenciál.

Tato připomínka je zásadní.

19.K 3.3 Zdroje energie: posílení obnovitelných i jaderných zdrojů a vodíku, str. 34

Přestože dekarbonizační scénář počítá s předpokladem, že v absolutní většině je potřebný vodík dovážen na základě předpokladů definovaných vodíkovou strategií, apelujeme, aby ČR nerezignovala na vytváření podmínek a přiměřené kapacity produkce vodíku na národní úrovni. Neměla by tedy spoléhat jen na dovoz vodíku ze zahraničí. Viz i nedávná studie SP ČR, která poukázala na to, že jak dovoz, tak domácí výroba jsou potřebné. Toto jsou také předběžné závěry aktualizované vodíkové strategie.

Tato připomínka je zásadní.

20.K 3.3.1 Nové kapacity výroby elektřiny v dekarbonizačním scénáři, Stabilita sítě a dodávek, str. 36

Souhlasíme s tvrzením: *„Tyto nedodávky bude efektivnější řešit opatřeními na straně poptávky (akumulace tepla, dynamické tarify apod.), se kterými modely momentálně neumí pracovat“.*

Nicméně z tohoto důvodů by bylo tedy vhodné zařadit stranu řízení poptávky po elektřině (demand side response), jako samostatné opatření v kapitole 5.1 energetika. Už samotné využití obrovského výkonu FVE a VTE tuto část vyžaduje.

Tato připomínka je zásadní.

21.Připomínka ke kapitole 3.4.1

~~„Dvě třetiny nákladů dekarbonizace tak budou nesený soukromým sektorem. Opět je ale nutné zdůraznit, že se jedná z většiny o investice, které by byly provedeny i v rámci běžného investičního cyklu v ekonomice.“~~

Odůvodnění:

Toto není (minimálně v případě některých průmyslových sektorů) pravdivé tvrzení. Zásadní transformační investice je často politicky vynucenou investicí. Např. funkční zavedená technologie výroby oceli přes vysokopecní proces je nahrazována procesem výroby oceli v obloukových pecích. Tento proces je emisně méně náročný, nicméně neprodukuje levnější, ani kvalitnější ocel a nezajišťuje žádnou konkurenční výhodu na globálním trhu, ba naopak.

Tato připomínka je zásadní.

22.K 3.4.1 Zdroje financování, Investiční potřeby transformace, str. 38

Hodnota nutných investic do distribuční sítě ve výši 150 mld. Kč není aktuální.

Odůvodnění:

Hodnota vychází ze starého SEK případně ASEK. Je potřeba přepočítat v NAP SG ZL 22. Předpokladem je ještě vyšší finanční náročnost, ale zejména podtrhnutí nutnosti urychlení těchto investic vzhledem k dalšímu navýšení hodnot instalovaného výkonu k roku 2050 – viz komentář k odpisové době investic do ES zpravidla 40 let.

"U tepelných čerpadel předpokládá modelace do roku 2030 celkové investice v hodnotě 124 mld. Kč " - Efekt elektrifikace vytápění, ale i dalších odvětví je potřeba postihnout v samostatné analýze dopadů do ES. Zvýšení zatížení bude mít totiž dopad do provozování, rozvoje, ztrát, plánování atd.

Tyto připomínky jsou zásadní.

23.Připomínka k tabulce „Investiční potřeby transformace – základní přehled do 2030“, str. 39

Požadujeme upravit text:

~~„● Transformace teplárenství. SFŽP spolu se sektorem teplárenství odhaduje potřebu investic v hodnotě okolo 180 před 200 mld. Kč, z toho podpora 100 mld. Kč⁴⁶.“~~

Odůvodnění:

Textace by měla být uvedena do souladu s tabulkou 3.2 Podrobný přehled investičních potřeb a souvisejících podpor, kde je v součtu položek teplárenství (teplárenství, teplárenství tepelná čerpadla a horkovod Dukovany-Brno) uvedena investiční potřeba přes 200 mld. Kč (konkrétně 208 mld. Kč).

Tato připomínka je zásadní.

24. Přípomínka ke kapitole 3.4.2, druhý a třetí odstavec

Minimálně u některých sektorů se jedná se o předpoklad odtržený od reality. Požadujeme přepsání.

Odůvodnění:

Jedná se o pohled odtržený od reálného dopadu významného tlaku na dekarbonizaci zpracovatelského průmyslu v EU, který obchoduje na globálních trzích. To se negativně projeví na stavu průmyslu EU a potažmo celé ekonomiky EU. Již dnes mnohá průmyslová odvětví přesouvají výrobu a investice za hranice EU. Zásadní omezení konkurenceschopnosti vlivem násobných cen energií oproti mimoevropské konkurenci, emisní povolenky, extrémní byrokracie a další environmentální požadavky EU spojené s vysokými náklady těžko mohou vést k vyšší vývozní pozici na globální úrovni, resp. k vyšší konkurenceschopnosti, pokud třetí země nevyvinou stejné úsilí a neponesou stejné náklady.

Tato připomínka je zásadní.

25. K str. 39, Investiční potřeby transformace – základní přehled do 2030, Energetika a průmysl, třetí odrážka

V dotčené části je uvedeno: „*Domácí výroba vodíku v elektrolyzérách je předpokládána v období do roku 2030 (investiční náklady 2,2 mld. Kč, z toho podpora 1 mld. Kč). Tato výroba je však následně po 2030 nahrazena dovozem, který dle předpokladů MPO bude levný.*“

Uvedené 2,2 mld. Kč odhadovaných investic na elektrolyzéry do r. 2030 považujeme za nedostatečné a podhodnocené číslo za celou ČR. Viz i nedávno uveřejněná studie Svazu průmyslu a dopravy k vodíkovému hospodářství.

Požadujeme uvést, že dle aktualizovaných odhadů expertů (dle studie) činí do roku 2030 odhadované náklady na výrobu 20 000 tun RFNBO vodíku v ČR 27 miliard Kč, což odpovídá dotaci z veřejných zdrojů 12,5 miliard Kč. Toto zahrnuje jen náklady na elektrolyzéry, ne související OZE.

Odůvodnění:

Do roku 2030 se počítá s instalovaným výkonem elektrolyzérů až 400 MW, což spolu s další potřebnou infrastrukturou odpovídá výše uvedené částce.

V této souvislosti dále poukazujeme na str. 74 až 75, Elektronenergetika, 1. Odklon od uhlí a využití plynů, kde je zdůrazněna klíčová role implementace Vodíkové strategie ČR, přičemž jedním z jejích základních pilířů je výroba obnovitelného a nízkouhlíkového vodíku.

Tato připomínka je zásadní.

26.Připomínka k opatření „A.1 Dokončení transpozice novelizované směrnice o EU ETS do českého právního řádu“, str. 45

Požadujeme upravit termín transpozice co nejdříve, nejpozději do poloviny roku 2024.

Odůvodnění:

Navržený termín transpozice neodpovídá požadavkům daným evropskou legislativou (revizí směrnice 2023/87/ES, Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/959). Požadujeme upravit, aby byl termín v souladu s požadavky, protože se jedná o ustanovení nezbytně nutná k zavedení systému ETS2 v ČR. MŽP mj. požaduje po dodavatelích paliv v budoucím ETS2 systému mít schválené povolení k 1. 1. 2025 (jinak nebude možné dodávat od 1. 1. 2025 paliva do ETS2 sektorů – tedy např. zemní plyn domácnostem). Tedy transpoziční termín k 31. 12. 2024 je příliš pozdní, protože je potřeba ponechat přiměřenou legisvakční lhůtu, a transpozice musí být provedena co nejrychleji, nejpozději do poloviny roku 2024.

Tato připomínka je zásadní.

27.Připomínka k opatření „A.4 Implementace požadavků integrované prevence“, str. 48

Požadujeme upravit textaci opatření nebo opatření vypustit (viz. odůvodnění).

Odůvodnění:

Navržená formulace opatření vede k povinné aplikaci BAT-AEELs (limity pro spotřeby/účinnost, vč. hodnot energetické účinnosti dle Závěrů o BAT), které v současném platném znění Směrnice 2010/75/EU o průmyslových emisích nejsou povinně přebírány do integrovaných povolení (jako je tomu např. s BAT-AELs = emisními limity) – stanovuje se indikativní hodnota energetické účinnosti. Hodnoty BAT-AEELs jsou záměrně zařazeny mezi doporučené parametry a takto byly i konstruovány v rámci schvalovacího procesu Závěrů o BAT. Navíc sama směrnice IED obsahuje v rámci čl. 9 ustanovení, že tyto hodnoty nemusí být uplatňovány na zařízení spadajících do EU ETS. Revize IED směrnice (tzv. IED 2.0), která je nyní na konci schvalovacího procesu na evropské úrovni, rovněž stanovuje, že kromě spotřeby vody jsou limity BAT-AEELs nadále nezávazné (je tomu především proto, že může docházet k protichůdným efektům. Pokud například vybereme novou dekarbonizační technologii s významným mitigačním potenciálem, může být tato oproti konvenčním technologiím nebo vlivem jiných specifických podmínek a potřeb náročnější na spotřebu elektřiny, některých materiálů apod.), jen musí spadat do evropsky stanoveného rozmezí. V tomto smyslu by mělo znít opatření (včetně dalších možností daných IED 2.0 jako je mj. žádost o výjimku z těchto parametrů atd.), resp. by mělo být zcela vypuštěno, protože de facto bude automaticky naplněno v rámci transpozice IED 2.0.

Tato připomínka je zásadní.

28.Připomínka k opatření „A.6 Implementace zásady významně nepoškozovat životní prostředí (DNSH) a prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu při poskytování veřejné podpory“, str. 53

Požadujeme upravit textaci opatření nebo opatření vypustit (viz. odůvodnění).

Odůvodnění:

V souladu s předešlými připomínkami i připomínkami k Strategickému rámci 2030 nesouhlasíme s plošnou aplikací DNSH, DNSH by měl být založen na dobrovolnosti. Alternativně požadujeme upravit, že v případě Modernizačního fondu bude zásada uplatněna v souladu s článkem 10f Směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii v platném znění. Čl. 10f se problematikou uplatňování DNSH přímo zabývá a požaduje využití výnosů z emisních povolenek uvedených v čl. 10 odst. 1 třetím a čtvrtém pododstavci této směrnice v rámci Modernizačního fondu v souladu s kritérii „významně nepoškozovat“ až od 1. ledna 2025, pokud jsou tyto výnosy použity na hospodářskou činnost, pro niž byla stanovena technická screeningová kritéria, podle nichž se určí, zda hospodářská činnost významně poškozují jeden nebo více příslušných environmentálních cílů. Tedy ne plošně pro všechny investice v rámci Modernizačního fondu jak je nyní předjíáno v rámci opatření. Případně požadujeme explicitně doplnit, že uplatnění DNSH v rámci Modernizačního fondu odpovídá požadavkům revidované Směrnice o EU ETS (Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/959).

Tato připomínka je zásadní.

29.Připomínka ke kapitole 4.1.1.

Prosíme o následující úpravu textu:

„Je třeba dodat, že povolenky ani na této motivační cenové úrovni nemusí zásadně prodražovat **některé** zboží a služby. Jako příklad můžeme uvést cenu elektřiny pro konečného spotřebitele: před energetickou krizí (v létě 2021) tvořily cca čtvrtinu ceny elektřiny, během krize tento podíl kvůli zdražování zemního plynu klesl na cca 15 %, tedy povolenky nebyly ve zdražování elektřiny během energetické krize nijak zásadní. **Naopak, např. v případě odvětví energeticky náročného průmyslu obchodujících na globálním trhu by promítnutí ceny povolenky do výsledných produktů znamenalo významné ohrožení konkurenceschopnosti. Proto je zapotřebí zavádět spolehlivé mechanismy na její ochranu při současném zachování motivace pro snižování emisí.**“

Odůvodnění:

Odstavec by měl bezpochyby zmínit oba případy – nevýznamný i významný dopad cen povolenek na různé sektory, produkty, služby.

Tato připomínka je zásadní.

30.K 4.1.2 Výhled do budoucna, str. 44

„Efektivní využití výnosů z EU ETS je klíčové pro úspěšnou dekarbonizaci. Jak je identifikováno v Kapitole 3, celkové investice potřebné do roku 2030 pro zajištění trendu směřujícího k dekarbonizaci české ekonomiky jsou na úrovni 3,5 bilionu korun s tím, že pro vybuzení těchto celkových investic bude třeba využití veřejných prostředků na úrovni až 1,5 bilionu korun. Přibližně 1 bilion korun v této dekádě bude mít ČR k dispozici v Modernizačním fondu“

Upozorňujeme na vnitřní nekonzistentnost tohoto odstavce s kapitolou č. 3. V modernizačním fondu není k dispozici 1 bilion. Kč, ale dle oficiálních odhadů pouze 500 mld. Kč (a tento odhad se může dále změnit v souvislosti s vývojem ceny povolenky).

Tato připomínka je zásadní.

31. Připomínka ke kapitole 4.1.2.

K třetí odrážce (CBAM) požadujeme na konec odstavce doplnit následující poznámku (pod čarou):
„Efektivita CBAM v tomto ohledu se však ukáže s praxí, tj. po jeho zavedení od roku 2026. Průmysl v EU např. vidí v nastavení systému několik způsobů, jak lze CBAM ze strany třetích zemí/dovozců obejít či zneužít. CBAM rovněž jakkoliv nechrání konkurenceschopnost exportu z EU.“

Odůvodnění:

Pohled na CBAM by měl být vyvážen. Byť je tato část spíše popisná, alespoň v poznámce pod čarou by se mělo výše uvedené objevit, aby společnost nenabyla dojmu, že CBAM je spolehlivý nástroj ochrany konkurenceschopnosti průmyslu v EU a současně efektivní motivační nástroj k mitigaci ve třetích zemích.

Tato připomínka je zásadní.

32. Připomínka ke kapitole 4.1.2.

Ke čtvrté odrážce (EU ETS2) – požadujeme následující úpravu první věty:

„Rozšíření o nový systém EU ETS 2, který pokrývá distribuci všech fosilních paliv, tedy i na sektor dopravy, budov, služeb a lehký průmysl“.

Odůvodnění:

EU ETS2 uhlíkově zpoplatní paliva i těžkému průmyslu, pokud tato nejsou zpoplatněna v rámci EU ETS.

Tato připomínka je zásadní.

33. Připomínka ke kapitole 4.1.2, strana 45

Nad rámec připomínky výše navrhujeme na konec kapitoly doplnit text:

K zajištění správné funkce systému EU ETS je potřebné uvést zákon 383/2005 Sb. do souladu se směrnicí 2003/87/ES. Tedy neomezovat účelově vázaný výnos z dražeb emisních povolenek jakýmkoliv stropem, ale celý jej využít k podpoře investic cílených k úsporám energie a emisí a k ochraně konkurenceschopnosti.

Odůvodnění:

Systém emisního obchodování EU ETS je navržen tak, aby emisní povolenky vedly ekonomiku k dekarbonizaci dvojím účinkem: restriktivním a pobídkovým. Pokud je druhý účinek emisních povolenek

anulován, má to dva negativní dopady: pomalý průběh dekarbonizace a vysokou tržní cenu emisních povolenek. ČR také počítá se zavedením kompenzací nepřímých nákladů promítnutých do cen elektřiny uhlíkově náročným odvětvím (viz také navržená opatření v kapitole o průmyslu), jejichž zdrojem by měly být právě výnosy z aukcí.

Tato připomínka je zásadní.

34. Připomínka ke kapitole 4.4.2

V kapitole chybí zmínka a důraz na naplňování české strategie pro inteligentní specializaci (RIS3), v níž je mj. určena široká škála typů projektů směřujících mj. k dekarbonizaci ve významných sektorech (energetika, ocelářství, strojírenství atd.), které je v rámci VaVal třeba podporovat. Prosíme tedy o doplnění.

Odůvodnění:

Viz připomínka.

Tato připomínka je zásadní.

35. K 5.1 - tabulce

S ohledem na to, že vodík figuruje mezi hlavními prvky transformace české energetiky, je nutné doplnit orientační ukazatele transformace o samostatný ukazatel pro vodík. Jedná se o tabulku 5.1: "Základní ukazatele směru, kterým se energetika v Česku potřebuje proměnit".

Odůvodnění:

V draftu POK MŽP uvádí, že mezi hlavní prvky transformace české energetiky patří mj. "Zajištění podmínek pro využití obnovitelného vodíku, který postupně bude nahrazovat zemní plyn". (str. 74) POK také uvádí, že v sektoru elektroenergetiky a v kontextu odklonu od uhlí a využití plynů bude mj. „klíčová bude implementace Vodíkové strategie ČR“ (str. 75). Využití vodíku je tedy jedním ze základních ukazatelů vývoje české energetiky.

Tato připomínka je zásadní.

36. Připomínka k tabulce „Tabulka 5.1: Základní ukazatele směru, kterým se energetika v Česku potřebuje proměnit“, str. 78

Požadujeme upravit ukazatel:

„Úspory energie na konečné spotřebě“ na „Konečná spotřeba energie“.

Odůvodnění:

Ukazatel je správně dle legislativy „konečná spotřeba energie“ (viz. čl. 3 Směrnice 2012/27/EU o energetické účinnosti).

Tato připomínka je zásadní.

37. Přípomínka k 5.1.2, subkapitole „Teplárenství“, str. 75

Požadujeme upravit textaci do souladu s aktualizovaným materiálem MPO „Aktualizace Posouzení dekarbonizace dálkového vytápění v České republice“ z prosince 2023, nebo na tento materiál přímo odkázat.

Odůvodnění:

V principu souhlasíme s členěním kapitoly „Energetika“ na části/subkapitoly „elektroenergetika“ a „teplárenství“ (v předchozích verzích materiálu se toto členění neobjevovalo), které v principu zaslouží diferencovaný přístup. Nicméně současné znění podkapitoly „teplárenství“ zcela nereflektuje aktuální vývoj a směřování sektoru – zejména využití velkých tepelných čerpadel, geotermální energie, biometan atd. Tyto trendy jsou popsány v materiálu MPO „Aktualizace Posouzení dekarbonizace dálkového vytápění v České republice“ z prosince 2023.

Tato připomínka je zásadní.

38. Přípomínka ke kapitole 5.1.4, opatření B.4

Opatření by mělo směřovat i k tomu, aby zrychlené zavádění OZE bylo umožněno mj. ve stávajících průmyslových areálech, bez ohledu na některé faktory, kvůli kterým toto umožněno nebude např. ve volné krajině.

Odůvodnění:

Dle některých připravovaných předpisů nemá být umožněna výstavba zdrojů OZE (zejm. solární panely) např. na půdě ZPF, stupně bonity I a II, byť je tato historicky zabraná průmyslovou činností a tuto půdu tedy stejně není při pokračování činnosti často možné považovat za zemědělsky využitelnou či jinak významněji hodnotnou. Právě na těchto plochách by měla být umožněna, resp. upřednostněna výstavba zdrojů OZE, čímž se přispěje i k naplňování cíle zvyšování podílu spotřeby energie z OZE na celkové konečné spotřebě energie v průmyslu.

Tato připomínka je zásadní.

39. Přípomínka k opatření „B.5 Komplexní pravidla pro komunitní energetiku“, str. 81

Požadujeme upravit textaci popisu opatření:

„Cílem je ukotvit pravidla pro komunitní energetiku a rozšířit je i na oblast tepla a výhledově bioplynu/biometanu.“

Odůvodnění:

Sdílení tepla není možné, protože v teplárenství není unbundling. Komunity v teplárenství lze zakládat již dnes a nic tomu nebrání. Opatření je tedy v tomto ohledu nadbytečné.

Tato připomínka je zásadní.

40.K 5.1.4 Navržená opatření, str. 79 a dále

- i) B.1 Zajištění rozvoje OZE dle NKEP do 2030 a dále do 2050, str. 79

Z popisu opatření navrhujeme vypustit poslední větu „Vytvoření nové tarifní struktury zohledňující lokalizaci výroby / spotřeby“.

Odůvodnění:

Úprava tarifní struktury by měla být dělána na základě detailní analýzy nákladů a přínosů chování jednotlivých účastníků trhu. Tarifní strukturu je nezbytné upravit (ostatně je to již obsaženo v SEK i jeho aktualizaci), úpravy však musí vycházet z nediskriminačního přístupu. Proto je nanejvýš vhodné ponechat principy tvorby tarifní struktury na Energetickém regulačním úřadu, do jehož kompetence tato oblast spadá a nepředjímat řešení dříve, než jsou provedeny nezbytné analýzy.

- ii) B.4 Mapování a vytyčení oblastí pro akcelerační zóny, str. 81

i. Navrhujeme doplnit zvýrazněný text ve větě „V rámci mapování zohlednit různé aspekty, zejména ochranu přírody a krajiny, ale připojitelnost do sítě (vazba na modernizace distribučních sítí), včetně ukotvení v územně plánovací dokumentaci“

Odůvodnění:

Aby byly akcelerační zóny v praxi proveditelné, tj. byl aktivován jejich praktický přínos, je nezbytné je ukotvit v rámci příslušné územně plánovací dokumentace.

ii. Je také potřeba vyjasnit, v rámci jaké aktivity jsou tyto akcelerační zóny promítnuty s oblastmi s volnou kapacitou sítí nebo naopak vylučovány lokality v tzv. uzavřených nebo omezených oblastech.

Odůvodnění:

Mapy dostupné na příslušných webových stránkách jistě mohou pomoci, nicméně z dlouhodobého hlediska je potřeba přistupovat k akceleračním zónám více koncepčně tak, aby se z důvodu kapacit DS nemusely často měnit.

- iii) B.7 Připojování výroben z OZE v oblastech s omezenou kapacitou sítě., str. 82

Vítáme, že toto opatření si klade za cíl "Vytvořit plně digitalizovaný a transparentní systém připojování OZE do sítě". Ovšem není jasné, jakým způsobem bude k realizaci takového systému přistoupeno. Do realizace takového systému by měli být PDS, případně PPS zahrnuti.

- iv) B.11 Součtové a fázové měření, str. 83

Upozorňujeme, že princip přechodu z fázového měření na součtové byl detailně analyzován v průběhu roku 2023, kdy MPO ve spolupráci s ERÚ optimalizovali náklady změny řešení na výrobce i zákazníky s cílem maximalizovat benefity a minimalizovat náklady. Řešení obsažené v Lex OZE II umožňuje přechod na součtové měření bez nutnosti vyvolaných vysokých investic.

Pokud by měl být tento bod obsažen v POK, doporučujeme jeho reformulaci, aby byly komplexně posouzeny dopady změny řešení.

Odůvodnění:

Výhodou fázového měření je motivace účastníků trhu optimalizovat svoji výrobu a spotřebu tak, aby byl vliv nesymetrie na síť co nejnižší. V případě přechodu na součtové měření v plném technickém řešení se sice zvýhodní využití samovýroby a samospotřeby OZE na faktuře, nicméně uživatelé již nebudou nijak motivováni k technickým opatřením a distribuční síť nízkého napětí bude zatěžována výrazněji nesymetricky a bude docházet ke snížení připojitelného výkonu pro další žadatele a zároveň k stížnostem na kvalitu elektřiny. Současně významně vzrostou náklady na realizaci tohoto řešení na straně provozovatelů sítí, které se následně promítnou do koncových cen zákazníků.

Tyto připomínky jsou zásadní.

41.K 5.1.4, úkolu B.13, str. 84

Nová podoba státní energetické koncepce i předchozí strategické dokumenty státu počítají s řízeným a cíleným odklonem od využívání uhlí. Tento fakt není v dokumentu zohledněn a zejména opatření B13 v teplárenství abstrahuje od stavu uhelného řetězce. Je tedy nutné propojit úkol B13 s celkovou koncepcí řízeného odklonu od uhlí, která by se měla stát samostatným bodem POK – v souladu se SEK. Autoři se také odvolávají na nedostatek dat ohledně rentability těžby, který je možné dopracovat.

Odůvodnění:

Není jasné, jak toto opatření navazuje na materiál MPO „Aktualizace Posouzení dekarbonizace dálkového vytápění v České republice“ z prosince 2023. Předpokládáme, že se jedná o dodatečnou strategii/materiál, nedává smysl duplikovat již zpracovaný materiál MPO. Cílový stav teplárenství v roce 2030 z pohledu energetických zdrojů pokládáme za zafixovaný a je zbytečné ho duplikovat, chybí však strategie, jak zajistit dodávku uhlí pro teplárenství do doby, než se podaří provést jeho transformaci.

Dnešní stav uhelného řetězce je do podstatné míry ovlivněn tržní situací. Dostupnost zejména paliva pro teplárenství a modelové výpočty uvedené v dokumentu jsou podmíněny rentabilitou provozu celého uhelného řetězce. Úkol B.13 předpokládá tvorbu strategie transformace teplárenství do konce 2025, to ovšem nemá vazbu na aktuální tržní vývoj a absenci obdobného dokumentu pro uhelný řetězec. Navrhujeme tedy doplnit sekci B o obdobný úkol pro stanovení řízeného odklonu od uhlí s respektováním bezpečnosti dodávek elektřiny a tepla při přiměřených sociálních dopadech.

Tato připomínka je zásadní.

42.Ke kapitole 5.1.2 Vize transformace energetiky – Orientační ukazatele transformace

S ohledem na to, že vodík figuruje mezi hlavními prvky transformace české energetiky, je nutné doplnit orientační ukazatele transformace o samostatný ukazatel pro vodík. Jedná se o tabulku 5.1: "Základní ukazatele směru, kterým se energetika v Česku potřebuje proměnit".

Odůvodnění:

V draftu POK MŽP uvádí, že mezi hlavní prvky transformace české energetiky patří mj. "Zajištění podmínek pro využití obnovitelného vodíku, který postupně bude nahrazovat zemní plyn". (str. 74) POK také uvádí, že v sektoru elektroenergetiky a v kontextu odklonu od uhlí a využití plynů bude mj. „klíčová bude implementace Vodíkové strategie ČR“ (str. 75). Využití vodíku je tedy jedním ze základních ukazatelů vývoje české energetiky.

Tato připomínka je zásadní.

43.Ke kapitole 5.1 Energetika, část 5.1.4 Navržená opatření, Rozvoj OZE

Rozšířit soubor navrhovaných opatření mimo výroby elektřiny jako zdroje výroby obnovitelné energie (viz opatření B.1-B.4) pro účely stanovení akceleračních zón i výroby biometanu, výroby využívající geotermální energii a výroby vodíku/elektrolyzéry, které patří mezi výroby plynů z obnovitelných zdrojů, včetně souvisejících technologických objektů a těžebních plynovodů zajišťujících napojení těchto výroben na plynárenskou soustavu.

Odůvodnění:

Dle požadavků revidované směrnice o obnovitelných zdrojích energie mohou členské státy určit vhodné oblasti pro zrychlené zavádění obnovitelných zdrojů energie speciálně pro jeden nebo více typů konkrétních zařízení na výrobu energie z obnovitelných zdrojů. Vhodné oblasti pro zrychlené zavádění obnovitelných zdrojů energie by měly být určeny nejen FTE a VTE, ale jako rovnocenný zdroj obnovitelné bezemisní energie by měly být doplněny i pro zařízení na výrobu biometanu, výroby využívající geotermální energii, respektive elektrolyzéry umožňující výrobu a vstřikování vodíku do plynárenské sítě.

Tato připomínka je zásadní.

44.Připomínka Kapitola 5.2.1, strana 85

Návrh nového znění:

Pod obr. 5.6. vložit do textu novou větu:

V roce 2021 vyprodukoval český průmysl 31 megatun CO₂eq (v přepočtu na osobu šlo o 2,9 tun CO₂eq), což je přibližně **24 % emisí skleníkových plynů v ČR. Na produkci oxidu uhličitého průmyslem se dominantním způsobem (cca 70 %) podílejí technologické procesy, spalování fosilních paliv se na celkových emisích oxidu uhličitého produkovaných průmyslem podílí jen cca 30 %.** V 90. letech emise z průmyslu výrazně klesaly především z důvodu ukončení výroby v některých podnicích ze segmentu energeticky náročných odvětví, ale i do menší míry kvůli zavádění energeticky úsporných opatření. Od té doby pokles emisí v sektoru zpomalil.

Odůvodnění:

Pro mezioborové srovnání (průmysl, energetika, doprava, domácnosti, ...) je dobré připomenout, že na rozdíl od jiných oborů má v průmyslu spalování fosilních paliv minoritní vliv, rozhodující jsou technologické procesy.

Tato připomínka je zásadní.

45.Připomínka ke kapitole 5.2.2., Rizika nečinnosti

Prosíme o následující úpravu textu:

„Odliv průmyslu: Při nedostatku ~~potřebné legislativy~~, infrastruktury, **ochrany konkurenceschopnosti** a investičních pobídek hrozí odliv průmyslu do zemí, které mají atraktivnější podmínky i v rámci EU.“

Odůvodnění:

Nedostatek legislativy je trochu zavádějící faktor. Mnohdy právě velká regulace vede k demotivaci firem a investorů. Daleko významnější je však konkurenceschopnost. Ve chvíli nejistoty v této oblasti může dojít k rozhodnutím o přesunu výroby nebo jejímu omezení.

Tato připomínka je zásadní.

46.Připomínka ke kapitole 5.2.2., bod 2., str. 90

Prosíme o následující úpravu textu:

„Dalším faktorem, který ovlivňuje dekarbonizaci, jsou zahraniční vlastníci průmyslových podniků. Ti mohou při nedostatečné infrastruktuře a strategii **či při vysokých nákladech** prioritizovat investice mimo ČR nebo odčerpávat zisky, které by mohly financovat potřebné investice“.

Odůvodnění:

Rozdíl v aktuálních či očekávaných nákladech v EU a mimo EU jsou často hlavním faktorem pro rozhodnutí investorů investovat mimo EU.

Tato připomínka je zásadní.

47.Připomínka ke kapitole 5.2.2., Orientační ukazatele transformace

i) Spotřeba elektřiny

Jde opravdu o spolehlivý ukazatel transformace? (Je jasné, že k elektrifikaci bude docházet, ale její spotřebu určí až volba konkrétních technologií. Např. pokud by jen sektory ocelářství a chemického průmyslu přešly plně na vodíkovou výrobu, pak by spotřeba elektřiny stoupla oproti současnosti několikanásobně (třeba 7-10krát). Uvedené hodnoty do roku 2050 pak budou daleko násobně vyšší. Požadujeme tedy v tomto ukazateli neudávat orientační/cílové hodnoty.

ii) Zachycené CO₂ v ČR

Jakou návaznost mají tato čísla na možný scénář po přijetí nové strategie EU pro CCS/U? Mělo by být zohledněno.

Odůvodnění:

Viz připomínka

Tato připomínka je zásadní.

48. K str. 91, tabulka 5.2

Považujeme za nutné sjednotit jednotky u množství obnovitelného vodíku na hmotnost (tuny, respektive kt), jelikož veškerá odborná komunikace týkající se problematiky vodíku počítá s hmotností. Navíc je to jasný ukazatel, u kterého nehrozí desinterpretace.

Množství obnovitelného vodíku je dost nadhodnoceno. Dle dostupných informací ORLEN Unipetrol jako jediný plánuje výrobu obnovitelného vodíku ve vyšším řádu (cca 2,5 kt/rok). Ostatní projekty jsou o řád níže. Takže v roce 2030 nebude dosaženo čísel v tabulce bez zajištění výrazného zvýšení dotací (celkové finance, maximální míra dotace a provozní dotace).

Co všechno je započítáno do průměrné ceny vodíku? Jestli se jedná pouze o výrobní cenu, tak by to mělo být uvedeno. Realistická výrobní cena RFNBO vodíku v ČR bude dle studie Leef technologies, s.r.o. do 15 eur/kg a na této odhadované ceně se shodují i hlavní producenti a spotřebitelé v ČR. V takovém případě je rozmezí do 20 eur/kg zbytečně vysoké. Ceny v dalších letech jsou naopak nesmyslně nízké. Na cenu má především vliv cena obnovitelné elektrické energie, která rozhodně nebude nižší o dva řády. V případě importu ze států s lepšími podmínkami pro OZE může být cena o něco nižší než v ČR, ale bude navýšena o dopravu a tedy celková cena nebude o řády nižší.

Tato připomínka je zásadní.

49. Připomínka ke kapitole 5.2.4., opatření C.5

Indikátory plnění:

Prosíme o doplnění:

„Procento výnosů z průmyslových povolenek, které směřuje zpět na transformaci průmyslu **a výše vyplacených kompenzací nepřímých nákladů promítaných do cen elektřiny vzhledem k celkovým nárokům žadatelů v jednotlivých letech.**“

Odůvodnění:

Vzhledem k popisu opatření je třeba doplnit tento indikátor.

Tato připomínka je zásadní.

50. Přípomínka k subkapitole „5.3.2 Vize transformace budov“, str. 103

Požadujeme doplnit do subkapitoly:

„4. Zvyšování podílu budov připojených na účinné SZTE

Připojování budov na účinné SZTE (které budou postupně dekarbonizovány v souladu s požadavky EED) může významně napomoci plnění cílů v tomto sektoru a vhodně doplnit renovace budov..“

Odůvodnění:

V kontextu vizí/cílů v oblasti budov by bylo vhodné doplnit i cíl zvyšování podílu budov připojených na účinné SZTE (dle definice EED), který by sám o sobě umožnil plnění cílů. Je ekonomicky optimálnější než se snažit 100% snížit emise na úrovni 1 samostatné budovy snížit tyto emise např. o 60% a zbytek energie odebrat z účinné SZTE založené na odpadním teple atd. Připojování na účinné SZTE pomůže i plnění cíle podílu OZE v sektoru budov. Připojování budov na účinné SZTE také významně zjednodušuje plnění požadavků a cílů v oblasti budov (ZEB dle revidované EPBD atd.).

Tato připomínka je zásadní.

51. Přípomínka k tabulce „Tabulka 5.3: Základní ukazatele směru, kterým se budovy v Česku potřebují proměnit“, str. 105

Požadujeme doplnit ukazatel:

„Podíl domácností připojených na soustavy zásobování tepelnou energií“

Odůvodnění:

V souvislosti s doplněním vizí transformací budov navrhuje doplnit indikátor „Podíl domácností připojených na soustavy zásobování tepelnou energií“ se zvyšující se trajektorií.

1. Přípomínka k subkapitole „5.3.4 Navržená opatření“ v sektoru „Budov“, str. 107

Požadujeme doplnit nové opatření:

| | |
|---|--|
| <u>D.XX</u> | <u>Podpora připojování budov na účinné SZTE</u> |
| <u>Popis</u> | <u>V kontextu vizí/cílů v oblasti budov je vhodné stanovit cíl zvyšování podílu budov připojených na účinné SZTE (dle definice EED), který by sám o sobě umožnil plnění cílů. Připojování na účinné SZTE pomůže i plnění cíle podílu OZE v sektoru budov. Připojování budov na účinné SZTE také významně zjednodušuje plnění požadavků a cílů v oblasti budov (ZEB dle revidované EPBD atd.).</u> |
| <u>Viz jiné strategie nebo legislativa</u> | |

| | | | |
|--------------------------|--|----------------------|----------------------|
| <u>Indikátory plnění</u> | <input type="checkbox"/> <u>Navrhnout cíl připojování budov na účinné SZTE</u> | | |
| <u>Gesce</u> | <u>MPO, MRR</u> | <u>Typ opatření</u> | <u>Strategie</u> |
| <u>Termín</u> | <u>Do konce 2024</u> | <u>Stav opatření</u> | <u>Nové opatření</u> |

Odůvodnění:

V kontextu vizí/cílů v oblasti budov by bylo vhodné doplnit i cíl zvyšování podílu budov připojených na účinné SZTE (dle definice EED), který by sám o sobě umožnil plnění cílů. Je ekonomicky optimálnější než se snažit 100% snížit emise na úrovni 1 samostatné budovy snížit tyto emise např. o 60% a zbytek energie odebrat z účinné SZTE založené na odpadním teple atd. Připojování na účinné SZTE pomůže i plnění cíle podílu OZE v sektoru budov. Připojování budov na účinné SZTE také významně zjednodušuje plnění požadavků a cílů v oblasti budov (ZEB dle revidované EPBD atd.).

Tato připomínka je zásadní.

52.Připomínka ke kapitole 5.4.1, strana 113

Návrh nového znění:

Pod obr. 5.12. doplnit na konec textu větu:

Osobní a nákladní doprava v ČR způsobuje ročně 20 Mt CO₂eq, což odpovídá 16 % emisí Česka a v přepočtu na osobu je to cca 1,7 t CO₂eq ročně. Za více než polovinu těchto emisí zodpovídají osobní automobily, skoro všechny další emise pak připadají na nákladní automobily a autobusy. Dlouhodobě emise z dopravy v Česku stoupají, a to zejména kvůli rostoucí poptávce po přepravě, rostoucímu počtu osobních aut a růstu jejich rozměrů a hmotnosti. **Doprava je jediným oborem hospodářských aktivit ČR, ve kterém (s výjimkou dopadů pandemie Covid 19 v letech 2020 a 2021) vytrvale roste spotřeba energie a spolu s ní i produkce oxidu uhličitého, neboť 93 % energie pro dopravu tvoří fosilní paliva.**

Odůvodnění:

Skutečnost, že na rozdíl od ostatních oborů, ve kterých klesá spotřeba energie, podíl fosilních paliv i produkce emisí oxidu uhličitého, tak pokračující extenzivní rozvoj dopravy je vytrvale provázen růstem spotřeby energie, růstem spotřeby fosilních paliv i růstem emisí oxidu uhličitého, jakožto i emisí zdraví škodlivých látek.

Tato připomínka je zásadní.

53.Připomínka ke kapitole 5.4.1, strana 116

Návrh nového znění:

Na konec kapitoly doplnit do posledního odstavce text:

Z celkového pohledu je současná spotřeba elektřiny v dopravě velmi nízká (největší podíl zde má elektrická trakce na železnici), spotřeba nízkouhlíkového vodíku v dopravě je zatím prakticky nulová. **Stojí za povšimnutí, že ačkoliv elektrická energie činí pouhých 2 % z celkové spotřeby energie pro dopravu, dokáže zajistit přes 20 % přepravních výkonů celé dopravy v ČR (87 % nákladní železniční dopravy, 82 % osobní železniční dopravy, metro, tramvaje, trolejbusy, elektrické autobusy). To je objektivně dáno kombinací vysoké účinnosti elektrické vozby a nízké energetické náročnosti kolejové dopravy, ve které je v současnosti elektrická vozba dominantně používána.** Zdaleka největší zdroj obnovitelné energie v dopravě jsou dnes biopaliva první generace, která tvoří asi 5 % energie spotřebované v dopravě. Trendem je rozvoj biopalin 2. generace (vyrobených z odpadní biomasy) a využití biometanu, přesto nelze počítat se zásadním navýšením role bioenergie v dopravě. **Tato fyzikální skutečnost je dána velmi nízkou účinností přeměny energie slunečního záření na energii biologických paliv (cca 0,1 %) a následně jejich užitím ve spalovacích motorech s nízkou účinností.**

Odůvodnění:

Pro pochopení principů dekarbonizace dopravy je potřebné uvést základní fakta.

Tato připomínka je zásadní.

54. K str. 115, předposlední odstavec

Je uvedeno, že v ČR bylo zatím registrováno pouhých 25 vodíkových aut. Tento údaj je nesprávný – dle údajů Centra dopravního výzkumu (cistadoprava.cz) je aktuální počet 28. Alternativně je vhodné doplnit, k jakému datu je údaj platný.

Tato připomínka je zásadní.

55.K 5.4.2 Vize transformace dopravy

Dekarbonizace osobní dopravy

Při přechodu k čisté mobilitě je důležité sledovat dostupnost osobní dopravy. Přestože se v dalších letech dá očekávat určité postupné snižování cen bezemisních aut a rozvoj sekundárního trhu, není zřejmé, zda a kdy budou skutečně dostupná pro středně příjmové a nízkopříjmové části společnosti. Postupný růst nákladů dopravy založené na fosilních palivech – hlavně v důsledku zpoplatnění uhlíku – tak může vést k posilování dopravní chudoby ve společnosti. To platí obzvláště v odlehlejších regionech, kde je často individuální doprava k důstojnému životu nutná. Je proto naprosto zásadní v dalších letech zavádět opatření (např. v rámci připravovaného Sociálního klimatického fondu), která pomůžou zachovat dostupnost osobní přepravy. To může být například zmiňovaný rozvoj **bezemisní a** nízkoemisní veřejné dopravy, cílená investiční podpora pro přechod k čisté mobilitě a také cílená sociální podpora.

Odůvodnění:

Kapitola Vize transformace a dopravy se pouze minimálně věnuje bezemisní a nízkoemisní veřejné dopravě, která z důvodu regulace CO₂ (pouze elektrické autobusy ve vnitřní dopravě od roku 2030)

a zákona o nízko-emisních vozidlech (Clean Vehicles Directive) bude přecházet rychlou obnovou, která bude mít výrazný dopad na ceny přepravy a koncové uživatele.

Tato připomínka je zásadní.

56.K 5.4.2 Vize transformace dopravy

Dekarbonizace osobní dopravy

Dekarbonizace osobní dopravy stojí na několika pilířích:

- Nezbytnou součástí je dekarbonizace individuální ~~automobilové~~ dopravy. Ta bude pravděpodobně stát primárně na přechodu k bateriovým elektromobilům. Jde o zralou technologii, v některých státech jako Čína nebo Norsko už elektroauta tvoří většinu prodaných aut.
- Určitou pomocnou roli může hrát promyšlený urbanismus dalšího rozvoje měst a obcí, včetně ~~promyšlené regulace~~ **motivace pro uživatele** individuální automobilové dopravy. Tato opatření mohou usnadnit a posílit využití hromadné, pěší nebo cyklistické dopravy. Kromě toho mohou snížit nutnost přepravy vůbec (například skrze zahušťování měst, rekultivace brownfieldů a omezení suburbanizace¹ může mnoho lidí bydlet blíže práci). Je potřeba mít na paměti, že rozvoj měst a obcí je velmi pomalý proces a bude tak trvat mnoho let, než může přinést znatelné dopady na dopravní chování, **i proto bude pro nejbližší dekádu prioritní soustředit se na podporu bezemisní a nízkoemisní automobilové dopravy.**

Tato připomínka je zásadní.

57.K 5.4.2 Vize transformace dopravy

~~Elektroauta~~ **Bezemisní a nízkoemisní vozidla** jsou v současnosti znatelně dražší než auta se spalovacím motorem, mají ovšem nižší provozní náklady. Elektroauta se tedy budou v Česku nejdříve rozšiřovat ve firemních flotilách, kde jsou ekonomičtější volbou, protože firemní auta mají v průměru vyšší nájezd než soukromá. Elektroauta v soukromém vlastnictví se budou rozšiřovat až s určitým zpožděním, také díky rozvoji trhu s ojetými elektroauty. K výraznému přechodu k elektromobilitě je potřeba:

- Srovnání cen ~~elektroaut~~ **bezemisních a nízkoemisních vozidel** s těmi konvenčními, které je ale částečně mimo vliv politiky ČR (vysokou cenu lze kompenzovat dotační politikou, ale jen do určité míry).

Odůvodnění:

Netýká se to jen BEVs, ale i např. FCEV. Navíc, zatím ještě pořád nevíme, zda budoucnost patří pouze elektrickým vozům. Technologický vývoj a budoucí legislativní podmínky mohou přinést „do hry“ i jiné bezemisní a nízkoemisní technologie. **Prosíme uplatnit změnu v celém dokumentu.**

¹ Je třeba mít na paměti, že nevhodná suburbanizace a nárůst dopravních potřeb v okolí velkých měst také souvisí s krizí ceny bydlení, tato témata je tak třeba řešit společně.

Tato připomínka je zásadní.

58.K 5.4.2 Vize transformace dopravy

Překážky a omezení

| Faktory napomáhající tranzici |
|---|
| <p>Existující infrastruktura hromadné dopravy a ochota hromadnou dopravu využívat.</p> <p>Geografická poloha ČR jako tranzitní země ve středu Evropy a přítomnost tří koridorů TEN-T může být pomáhajícím faktorem při získání financí z EU na modernizaci dopravní sítě.</p> <p>Nabídka globálních automobilek není českým trhem kvůli jeho velikosti nijak výrazně ovlivněna. I v případě odmítavého postoje českých spotřebitelů bude škálování a zvyšování dostupnosti elektroaut bezemisních a nízkoemisních vozidel probíhat v jiných zemích se spillover efekty do ČR.</p> <p>Synergie s dalšími sektory dekarbonizace jednak v oblasti odpadového hospodářství a zemědělství (lepší třídění a využití biologicky rozložitelného odpadu a využití zemědělských odpadů na výrobu pokročilého bioCNG nebo bioLNG), jednak v oblasti energetiky (stabilizace elektrizační soustavy díky chytrému či obousměrnému nadobíjení a využití technologie vehicle-to-grid).</p> |

| Rizika nečinnosti |
|--|
| <p>Změna klimatu: Nepřijetí opatření může vést k nesplnění mezinárodních klimatických cílů, což způsobí závažnější dopady změny klimatu.</p> <p>Sociální důsledky: Nedostatek dostupných a společensky akceptovaných bezemisních a nízkoemisních režimů dopravy může mít dopad na:</p> <ul style="list-style-type: none">- Životní úroveň obyvatelstva – hrozí riziko zvyšujících se nákladů na dopravu pro domácnosti zejména v kontextu ETS 2 a cen elektromobility.- Mobilitu obyvatelstva – v případě nedostupných alternativ hrozí dopravní chudoba obyvatelstva, převážně ve venkovských oblastech. <p>Promarnění geografické pozice ČR by nastalo, pokud ČR nebude mít vhodnou infrastrukturu například ve formě vysokorychlostních železnic či husté sítě rychlo-dobíjecích stanic pro elektroauta nebo plnicích stanic pro nízkoemisní a bezemisní paliva. To může vést ke ztrátě ekonomických příležitostí – v důsledku odklonění transportu do okolních zemí by docházelo ke ztrátě možných příjmů a snížení atraktivity pro investory.</p> <p>Lokální znečištění ovzduší v důsledku pokračujícího využívání spalovacích motorů může mít za následek přetrvávající negativní zdravotní důsledky.</p> |

Tato připomínka je zásadní.

59.K 5.4.2 Vize transformace dopravy

Dekarbonizace nákladní dopravy

Kromě zmiňovaného rozvoje železniční infrastruktury bude pro dekarbonizaci nákladní dopravy potřeba podpořit rozvoj sítě **dobíjecích a** vodíkových plnicích stanic. Ty budou dle požadavků nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 jednak s velkým objemem výdeje na hlavních sítích TEN-T (primárně pro dálkovou nákladní či autobusovou dopravu), jednak více menších stanic v městských uzlech (které mohou obsluhovat více typů spotřebitelů). Kromě veřejných stanic budou vznikat i neveřejné stanice ve firmách nebo pro městskou či regionální dopravu.

Odůvodnění:

Nařízení EU 2023/1804 samozřejmě určuje počet i dobíjecích stanic a nejen vodíkových, protože si směrnice velmi dobře uvědomuje, že bez dostatečné sítě dobíjecích stanic bude dekarbonizace silniční nákladní dopravy, tj. elektrifikace části silniční nákladní dopravy téměř nemožná.

Tato připomínka je zásadní.

60.Ke kapitole 5.4 Doprava, části 5.4.2 Vize Transformace dopravy, podkapitole Dekarbonizace nákladní dopravy

V třetí odrážce tohoto odstavce “Rozvoj nízkoemisní a bezemisní kamionové dopravy” přeformulovat text s důrazem na změnu dostupných priorit následovně: **Rozvoj nízkoemisní a bezemisní kamionové dopravy, do r. 2030 především prostřednictvím vozů na pokročilý bioCNG a bioLNG, popř. syntetická paliva, a následně pak bateriových kamionů a obzvláště pak na delší trasy vodíkových kamionů** ~~kde kromě bateriových kamionů přichází v úvahu (obzvláště na delší trasy) vodíkové kamiony, příp. vozy na syntetická paliva nebo pokročilý bioCNG a bioLNG.”~~

Odůvodnění:

Změna pořadí dostupných nástrojů pro implementaci má dát do souladu faktickou dostupnost a technologickou vyspělost jednotlivých alternativ, především pak s ohledem na nejbližší milník v r. 2030.

Tato připomínka je zásadní.

61.Ke kapitole 5.4 Doprava, části 5.4.2 Vize Transformace dopravy

V části **Orientační ukazatele transformace navrhujeme** doplnit ukazatel pro nízkoemisní a bezemisní nákladní vozidla ve smyslu podílu vozidel (v celkových nových registracích) v nákladní dopravě schopných provozu na pokročilý bioCNG/bioLNG, respektive na vodík, především v souvislosti s nejbližším milníkem v r. 2030. Alternativně lze stanovit ukazatel přes navýšení podílu biometanu v dopravě v r. 2030.

Odůvodnění:

Výpočty provedené v rámci projektu TAČR - MOSUMO jasně ukazují, že v roce 2030 jsou ke splnění cílů zapotřebí 3 TWh biometanu – ve všech scénářích. Požadovaný, respektive potřebný objem biometanu v dopravě k r. 2030 se dále zvyšuje, pokud ostatní odvětví nedodají příspěvek svůj předpokládaný příspěvek (viz e-mobilita, vodík) nebo již nesmějí (tj. E10, B10 - viz 7 % strop).

Tato připomínka je zásadní.

62.K 5.4.2 Dekarbonizace nákladní dopravy

Navrhujeme úpravu textu:

„Další alternativou pro delší trasy je již zmíněný přesun části kamionové dopravy na železnici rozvojem multimodální přepravy (tedy většinu trasy po elektrizované železnici a jen první a poslední míli elektrickým nákladním automobilem). K tomu je třeba uskutečnit již připravené klíčové projekty železniční infrastruktury: další kvalitní elektrifikované tratě a také dostatek veřejných multimodálních terminálů na překlady mezi železnicí a silnicí. **Nezbytná je též podpora pořízení vhodné přepravní techniky na straně silničních dopravců.**„

Odůvodnění:

Bez motivace a podpory silničních dopravců a jejich zákazníků nedojde k využívání kombinované dopravy.

Tato připomínka je zásadní.

63. K 5.4.2 Vize transformace dopravy, Dobíjecí infrastruktura, opatření E.5, str. 116 a dále

Upozorňujeme, že při rozvoji dobíjecí infrastruktury je nutno zdůraznit roli NAP SG, který je z POK úplně vynechán viz připomínka č. 1. NAP SG, resp. ZL17 – dopady e-mobility do ES je zásadní mezioborová pracovní skupina tvořící, aktualizující hodnoty vozidel a dobíjecích dopadů a zároveň reflektující tyto hodnoty do dopadů a potřebných investičních zásahů do přenosové a distribuční infrastruktury nutné pro připojení a provoz všech dobíjecích bodů.

Opatření E. 5 by mělo reflektovat rozvoj dobíjecí infrastruktury, jak popisuje NAP SG ZL17. To lze rozdělit do několika kategorií podle druhu či výkonu DoS. Zásadní bude zajistit dostatečnou kapacitu distribučních sítí, jak v případě pomalé dobíjecí infrastruktury ve městech a na veřejných/neveřejných parkovištích, tak v případě velkých dobíjecích HUBů podél hlavních dálničních tahů viz AFIR. To je nutné plánovat a koordinovat napříč zúčastněnými subjekty – MD, ŘSD, PDS, CPO. Požadovaný výkon a kapacita se totiž místně velmi často neshoduje s dostupností (např. dálniční odpočívka mimo zastavěné území, tedy velká vzdálenost drahého připojení z vysokého nebo velmi vysokého napětí). Zároveň chybí jakákoliv politika nebo motivace municipalit k budování městské veřejné dobíjecí infrastruktury na sídlištích nebo městských parkovištích.

Tato připomínka je zásadní.

64. Připomínka Kapitola 5.4.3, strana 121

Návrh nového znění:

Za čtvrtý odstavec doplnit text:

Národní dopravní politika je shrnuta ve strategickém dokumentu Dopravní politika ČR (2021), kroky pro dekarbonizaci dopravy pak předkládá Národní akční plán čisté mobility (jehož aktualizace byla schválena v roce 2020, aktuálně je v přípravě druhá aktualizace) a Národní klimaticko-energetický plán (aktuální návrh byl odeslán Evropské komisi v říjnu 2023). Investice do dopravní infrastruktury prioritizuje dokument Dopravní sektorové strategie 2. fáze (3. fáze je v přípravě).

Na základě směrnice CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) 2022/2464 o podávání zpráv podniků o udržitelnosti dochází ke zpřísnění principů odpovědného financování a hodnocení společenské odpovědnosti ESG. Již od roku 2025 se budou muset velké společnosti s více než 500 zaměstnanci a veřejně obchodované společnosti řídit směrnicí CSRD. Od roku 2027 bude postupně rozšířena tato povinnost i na malé a střední firmy. Záměrem EU je podmínit dodržováním principů ESG a s tím spojeného reportingu přístup firem k soukromým investicím (500 miliard EUR ročně) i k veřejným investicím (1 bilion EUR v následujících 10 letech).

Podle standardu ESRS E1 Změna klimatu bude do uhlíkové stopy organizace a do uhlíkové stopy produktu vstupovat mimo jiné i uhlíková stopa dopravy. To je po ekonomiku ČR velmi závažné, neboť produkce oxidu uhličitého spalováním fosilních paliv v dopravě v ČR (20 mil. t CO₂/rok s tendencí růstu) je dvojnásobně vyšší, než produkce oxidu uhličitého spalováním fosilních paliv průmyslu v ČR (10 mil. t CO₂/rok s tendencí poklesu).

Z hlediska zachování a rozvoje průmyslu v ČR je proto nutností zásadním způsobem snížit uhlíkovou stopu dopravy. Velice účinným opatřením v této oblasti je přechod na nízko- a bezemisní nákladní dopravu a elektrizované železnice. Vysoká uhlíková stopa organizace či vysoká uhlíková stopa produktu jsou pro firmy zásadní bariérou jak k přístupu k veřejným zakázkám, tak i k investičním úvěrům u komerčních bank.

Odůvodnění:

Je potřeba vnímat, že dekarbonizace dopravy je existenčně důležitá nejen pro samotnou dopravu, ale zejména i pro průmysl, který dopravu využívá.

Tato připomínka je zásadní.

65. K 5.4.3 Stávající politiky a opatření

1. Dávalo by smysl zahrnout i CO₂ pro nové nákladní vozy a autobusy, která bude dokončena před EU volbami.
2. V dekarbonizaci dopravy budou hrát zásadní roli přijatá celoevropská opatření:
 - Emise CO₂ u nových vozidel regulují evropské limity pro nově registrované osobní automobily a dodávky. Tyto normy přenáší odpovědnost za dekarbonizaci nových aut na výrobce automobilů a fakticky

vynucují podstatný podíl bezemisních aut mezi nově vyrobenými auty už od roku 2025 (a ještě vyšší od roku 2030), od roku 2035 pak povolují nová osobní auta a dodávky jen s nulovými emisemi CO₂.

Odůvodnění:

Dopad přijatých opatření EU na dekarbonizaci dopravy vyvolává otázky. Zvláště v případě těžkých nákladních vozidel (HDV) platí, že EU schválila cíle, ale zdá se velmi nepravděpodobné, že evropští dopravci do roku 2030 pořídí 400 000 těchto bezemisních vozidel. Je pravděpodobnější, že bez významné finanční podpory se zvýší stáří vozového parku a nová vozidla, která jsou dražší, budou skladována. Výrobci sice budou nuceni je vyrobit, avšak nebudou je moci prodat.

Tato připomínka je zásadní.

66. K 5.4.3 Stávající politiky a opatření

V dekarbonizaci dopravy budou hrát zásadní roli přijatá celoevropská opatření:

- Emise CO₂ u nových vozidel regulují evropské limity pro nově registrované osobní automobily a dodávky. Tyto normy přenáší odpovědnost za dekarbonizaci nových aut na výrobce automobilů a fakticky vynucují podstatný podíl bezemisních aut mezi nově vyrobenými auty už od roku **2020, dále 2025** (a ještě vyšší od roku 2030), od roku 2035 pak povolují nová osobní auta a dodávky jen s nulovými emisemi CO₂.

Odůvodnění:

Už od roku 2020 platí limit 95g CO₂/km na vozidlo dle legislativy EU 2019/631 (CO₂ pro LDV).

- Zpoplatnění emisí v dopravě zavádí od roku 2027 nový systém obchodování s emisními povolenkami EU ETS 2 (viz Opatření **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**). Emisní povolenky budou nakupovat distributoři pohonných paliv, za každou tunu emisí skleníkových plynů, která bude při spalování paliva vypuštěna. Cílem tohoto systému je skrze postupný cenový tlak motivovat k obměně vozového parku a snižovat využívání fosilních paliv v silniční dopravě. Za prvních 5 let fungování tohoto systému se očekávají výnosy v řádu 50–70 miliard korun, které mají plně směřovat na klimatická opatření a (z menší části) na přímou podporu zranitelných domácností (viz Opatření **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**). Je to významný krok k zahrnutí externalit do ceny dopravy, a narovná tak nerovné podmínky mezi dopravou založenou na fosilních palivech a **bez/nízkoemisní** dopravou. Zároveň se nyní na úrovni EU řeší např. i balíček Ekologizace nákladní dopravy.

Tato připomínka je zásadní.

67. K 5.4.3 Stávající politiky a opatření

Navrhujeme doplnit následovně:

„Současná legislativa EU

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1187 o zjednodušení opatření na zlepšení realizace transevropské dopravní sítě (TEN-T)

- Směrnice Rady (EU) 2003/96/ES, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny
- Nařízení EURO 7“

Tato připomínka je zásadní.

68. Ke kapitole 5.4.4: Navržená opatření: Cílená veřejná podpora čisté mobility

Obecně: V rámci navržených opatření je klíčovým předpokladem implementace ustanovení a povinností Směrnice RED III do českého právního řádu. Chybí zde však nastavení funkčního konceptu podpory pokročilého biometanu do dopravy. V rámci navržených opatření E.1-E.8 je pak patrná inspirace návrhy opatření v rámci aktualizace NAPČM, nicméně výběr navržených opatření je tu redukován a není patrné, podle jakého klíče.

Tato připomínka je zásadní.

69. K 5.4.4 Navržená opatření

| | |
|-------------------------------------|---|
| E.1 | Podpora nákupu vozidel s alternativním pohonem pro veřejný a komerční sektor (včetně nákladní i lehké osobní elektromobility) |
| Popis | <p>Cílem je podpořit přechod na bezemisní a nízkoemisní způsoby dopravy.</p> <p>Pro municipalitu a kraje: 600 mil. Kč z Národního plánu obnovy (do 15. 12. 2023) s plánem návazného programu z Modernizačního fondu.</p> <p>Pro podnikatelský sektor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bankovní záruka a finanční příspěvek z Národního plánu obnovy (na vozidla do 4,25 t, alokace 1,95 mld. Kč do roku 2025), - plánovaná podpora z Modernizačního fondu (vozidla nad 4,25 t) a později snad i z Operačního programu Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost (primárně pro vozidla nad 4,25 t a potřebná dobíjecí infrastruktura a po vyčerpání zdrojů NPO i pro vozidla do 4,25 t kategorie M1 a N1) |
| Viz jiné strategie nebo legislativa | Národní akční plán čisté mobility (návrh 2024) |
| Indikátory plnění | ↑ Zvýšit počet podpořených vozidel v jednotlivých kategoriích |

| | | | |
|---------------|------------------------|----------------------|------------------------|
| Gesce | MŽP, MPO | Typ opatření | Veřejná podpora |
| Termín | Průběžně do konce 2030 | Stav opatření | Pokračovat v realizaci |

Odůvodnění:

- K vyčerpání aktuální podpory pro M1 a N1 vozidla z NPO nevyhnutně přijde, zejména díky velkému zájmu. ČR by měla pokračovat v tom, co se již osvědčilo v praxi. Díky tomu, jsou to dnes právě právnické osoby, které dnes tvoří 90% nákupu nových bezemisních vozidel a významně tak přispívají k dekarbonizaci silniční dopravy.
- K úspěšnému zavádění BEV u dopravců nákladní dopravy je nutná nejen podpora pořízení těchto vozidel, ale i podpora nutné dobíjecí infrastruktury, zejména v tranzitní zemi, jakou je ČR.

Tato připomínka je zásadní.

70. K 5.4.4 Navržená opatření

Žádáme doplnit následovně:

| | | | |
|--|---|----------------------|-----------------|
| E.2 | Výkonové zpoplatnění nákladní dopravy – zvýhodnění bezemisních a nízkoemisních nákladních aut | | |
| Popis | Cílem je snížit emise z nákladní dopravy. Podle nové podoby směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/362, je možné zvýhodnit vodíková a elektrická nákladní auta (až o 75 %) a v menší míře nákladní auta s emisní třídou EURO 5, a EURO 6 a EURO 7 . Zvážit podobu podpory vozidel na bioCNG a bioLNG. | | |
| Viz jiné strategie nebo legislativa | Národní akční plán čisté mobility (návrh 2024) | | |
| Indikátory plnění | <input type="checkbox"/> Přijmout novelu zákona č. 13/1997 | | |
| Gesce | MD | Typ opatření | Analýza |
| Termín | Do konce 2024 | Stav opatření | Potřeba posílit |

Tato připomínka je zásadní.

71.Ke kapitole 5.4.4: Navržená opatření: Cílená veřejná podpora čisté mobility; bod E.2 Výkonové zpoplatnění nákladní dopravy - zvýhodnění bezemisních a nízkoemisních nákladních aut

Poslední větu popisu opatření žádáme upravit následovně: “Zvážit **Předložit návrh podoby** podoby podpory vozidel na bioCNG a bioLNG.”.

Odůvodnění:

Alternativní obnovitelná paliva využívaná v tahačích v segmentu nejtěžších vozidel (N3>12 t) může vedle bateriových elektrických a v budoucnu vodíkových těžkých nákladních vozidel vhodně doplňovat – a především v nejbližších letech dokonce urychlit - přechod k udržitelnější dopravě v tomto segmentu vozidel. Jelikož je přímá podpora nákupu vozidel na plynový pohon pravidly EU zapovězena (na rozdíl od podpory bezemisních bateriových vozidel v nižším segmentu), zůstává výkonové zpoplatnění u kategorie nejtěžších nákladních vozidel, kde bateriový pohon není technicky dostupnou alternativou, jednou z mála možností podpory a zvýhodnění vozidel na tento pohon. Bez přechodu těžké nákladní dopravy (kategorie vozidel N3>12 t) na bioLNG a využití technologie BioCNG v autobusovém sektoru (M3) ČR nesplní ČR své závazky týkající se minimálního podílu pokročilých biopaliv v dopravě dle revidovaného cíle RED III do r. 2030.

Tato připomínka je zásadní.

72. Připomínka Kapitola 5.4.4, strana 123, opatření E 3

Návrh nového znění:

Text posledního odstavce upravit:

Absorpční kapacita těchto investic **do železniční infrastruktury a do železničních vozidel** v 7 zbývajících letech do roku 2030 je ~~v řádu 300~~ **468** mld. Kč ~~(to zhruba odpovídá současnému tempu investic do železniční infrastruktury), asi 30~~ **304** mld. z toho by mělo být financováno **z veřejných zdrojů cílených na dekarbonizaci**, z programu TRANSGov Modernizačního fondu, další zdroje půjdou z dalších evropských fondů (OPD, CEF, RRF).

Odůvodnění:

Dopravu je nutno dekarbonizovat přinejmenším stejně intenzivně, jako elektrárny, teplárny či průmysl. Vše nasvědčuje tomu, že doprava bude v ČR největším producentem oxidu uhličitého v ČR (překoná elektrárny). To by s ohledem na parametry ESG vážně poškodilo setrvání a rozvoj průmyslu v ČR. Je potřeba uvést opatření E3 do souladu s předchozím textem Politiky ochrany klimatu:

viz kapitola 3.4. Ekonomika, strana 37, obr. 3.6.

Obrázek 3.6: Základní přehled investičních potřeb a souvisejících podpor (2023–2030, mld. Kč)

železnice hodnota investic 468 mld. Kč, dotační potřeba cca 300 mld. Kč

viz kapitola 3.4.1, strana 40, tabulka 3.2.

železnice – infrastruktura a obnova vozového parku, MD, hodnota investic 468 mld. Kč, dotační potřeba 304 mld. Kč

Tato připomínka je zásadní.

73. K 5.4.4 Navržená opatření

Navrhujeme text doplnit následovně:

| | | | |
|-------------------------------------|---|---------------|------------------------|
| E.5 | Rozvoj dobíjecí infrastruktury a sítě čerpacích stanic na obnovitelný vodík a bioCNG/bioLNG | | |
| Popis | <p>Cílem je podpořit přípravu infrastruktury k dekarbonizaci dopravy. Jde o rozvoj veřejné infrastruktury na dobíjení elektroaut a pro čerpání vodíku a také rozvoj neveřejné firemní dobíjecí infrastruktury. V některých lokalitách rozvoj dobíjecí infrastruktury vyžaduje významné posílení energetických sítí (včetně vybudování nových rozveden elektřiny).</p> <p>Z hlediska počtu elektroaut na jeden dobíjecí bod je současný stav dostatečný, je ale třeba síť dobíjecích bodů dále rozvíjet podle rozvoje elektromobility. Spolu s tím je potřeba ve městech rozvíjet síť rezidentních pomalých dobíjecích bodů. <u>Dále je potřeba rozvíjet síť v parkovacích domech.</u></p> <p>Pro vhodné plánování dalšího rozvoje sítě dobíjecích bodů by bylo vhodné získat další data (ve spolupráci s distributory elektřiny) o celkovém počtu dobíjecích bodů, včetně těch neveřejných a nastavit vhodný reporting.</p> <p>Kromě toho je třeba novelizovat zákon č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách tak, aby odpovídal aktuální situaci rozvoje elektromobility (BEV i FCEV).</p> <p>Rozvoj veřejné dobíjecí a čerpací infrastruktury bude podpořen z Operačního fondu Doprava (6 mld. Kč do roku 2027).</p> <p>Zejména pro nákladní a dálkovou dopravu rozvíjet plnicí stanice pro obnovitelný vodík a bioCNG/bioLNG.</p> | | |
| Viz jiné strategie nebo legislativa | NAP ČM | | |
| Indikátory plnění | <p>↑ Zvýšit počet dobíjecích bodů</p> <p>↑ Zvýšit počet vodíkových plnicích stanic</p> | | |
| Gesce | MD, spol. MŽP, MPO | Typ opatření | Veřejná podpora |
| Termín | Průběžně do konce 2030 | Stav opatření | Pokračovat v realizaci |

Tato připomínka je zásadní.

74. K 5.4.4, str. 124, opatření E.5 Rozvoj dobíjecí infrastruktury a sítě čerpacích stanic na obnovitelný vodík a bioCNG/bioLNG

Předmětem opatření má být mj. rozvoj plnicích stanic pro obnovitelný vodík. Mělo by být specifikováno, že podporovány nebudou pouze plnicí stanice s kapacitou 1t/den, tj. nejenom plnicí stanice striktně odpovídající nařízení AFIR. Naopak požadujeme výslovně doplnit, že se bude jednat i o plnicí stanice s kapacitou nižší. Bez provozních dotací je nepravděpodobné, že by se vodíková infrastruktura významně rozvinula.

Tato připomínka je zásadní.

75. K 5.4.4 Navržená opatření

Žádáme text upravit následovně:

| | |
|--------------|---|
| E.8 | Postupné omezování individuální automobilové dopravy ve městech a Preference MHD <u>v rámci osobní dopravy</u> |
| Popis | Cílem je postupně nahrazovat část automobilové dopravy motivovat uživatele ve městech pro širší využití hromadné dopravy hromadnou dopravou (příp. pěší a cyklistické dopravy). Důvodem není pouze ochrana životního prostředí a veřejného zdraví, ale i nedostatečná kapacita veřejného prostoru, <u>kterou je potřebné rozšiřovat.</u> Primární jsou zásahy a investice, které zvyšují kvalitu hromadné či sdílené dopravy a usnadňují její využití jako např.: <ul style="list-style-type: none">- další pruhy rezervované pro hromadnou dopravu pro její plynulejší provoz,- P+R a B+R infrastruktura pro lepší kombinaci hromadné dopravy s automobilovou a cyklistickou (parkování u klíčových stanic),- <u>budování dobíjecích stanic v parkovacích domech</u>- vymezení parkovacích míst pro e-carsharing. Pro regulaci automobilové dopravy mají města celou řadu nástrojů vyzkoušených v zahraničí: <ul style="list-style-type: none">- výrazně vyšší poplatky za parkování pro rezidenty (obzvláště pro druhé a další auta na bytovou jednotku), |

| | | | |
|--|---|----------------------|---------------|
| | <ul style="list-style-type: none"> - postupné snižování počtu parkovacích míst v širších centrech měst, - zpoplatnění vjezdu do centra měst (mýto) nebo rozšiřování pěších zón, - zvýhodnění vjezdu do centra měst pro bezemisní automobily - nízkoemisní zóny v centrech měst (dle 201/2012 Sb. §12, tedy podle emisní třídy vozidla), - omezení rychlosti v centru měst, např. na 30 km/h <p>Tato opatření je potřeba zavádět uvážlivě s ohledem na místní infrastrukturu, alternativní trasy pro automobilovou dopravu a kvalitu MHD.</p> <p>Z pohledu státní správy je třeba:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v rámci příslušné technické normy snížit požadavek při bytové výstavbě na minimální počet parkovacích míst na bytovou jednotku - zpřesnit legislativu k nízkoemisním zónám (201/2012 Sb. § 14) a zpoplatnění vjezdu do vybraných částí měst (565/1990 Sb. § 10), aby se propojily zájmy ochrany ovzduší s ochranou klimatu s snížením dopravního zatížení měst. Pro nízkoemisní zóny je třeba odstranit podmínku existence objízdne trasy, a možnost udělení výjimky pro rezidenty. Pro zpoplatnění vjezdu je třeba umožnit zpoplatnit vjezd rezidentům a v místě podnikajícím osobám a poplatek diferencovat dle emisní třídy vozidla. | | |
| Viz jiné strategie nebo legislativa | Koncepce městské a aktivní mobility, MD, 2021 | | |
| Indikátory plnění | <input type="checkbox"/> Přijmout novelu zákona č. 201/2012 upravující nízkoemisní zóny <input type="checkbox"/> Snížit minimální počet parkovacích míst na bytovou jednotku v rámci technických norem | | |
| Gesce | MMR, MŽP (ve spolupráci s městy) | Typ opatření | Regulace |
| Termín | Průběžně do konce 2030 | Stav opatření | Nové opatření |

Odůvodnění:

- Z jakých dat a podkladů vychází autoři při navrhování opatření snížení počtu parkovacích míst?

- Snížení počtu parkovacích míst vytvoří další tlak, na již dnes nedostatečná parkovací místa, celkově omezuje mobilitu osob (vlastníků i návštěv) a způsobuje zácpy v rámci měst, co nakonec zvýší emise CO2 a výfukových plynů.
- Proč by měla ČR jít cestou příkazů a zákazů?
 - Namísto snižování parkovacích míst bychom se spíše měli soustředit na motivaci občanů a navrhování alternativních řešení, např. výstavbu záchytných parkovišť nebo parkovacích domů.
- Opatření nízkoemisních zón může být v kontradikci s plánovaným a již schváleným omezením parkování elektromobilů v HMP.

Tato připomínka je zásadní.

76. Připomínka ke kapitole „5.6 Odpadové hospodářství“, str. 145 a dále

V rámci celé kapitoly je třeba důsledně rozlišovat termíny „spalovna“ a „energetické využití odpadů“ (viz. odůvodnění).

Odůvodnění:

Je třeba rozlišovat zařízení „spalovna“ (pouze termická likvidace odpadů, např. nemocniční spalovna) a „energetické využití odpadů“ (zařízení s využití vzniklé energie, např. ZEVO). Zde by mělo být uvedeno rozšiřování energetického využití dopadů.

Tato připomínka je zásadní.

77.K subkapitole „5.6.4 Navržená opatření“ v sektoru „5.6 Odpadové hospodářství“, str. 151

Požadujeme doplnit nové opatření:

| | |
|--------------|---|
| G.XX | <u>Snížený poplatek za skládkování podmínit zavedením door-to-door systému</u> |
| Popis | <p><u>Snížený poplatek za skládkování dle § 157 zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech není v současnosti nijak podmíněn efektivitou systému sběru nebo dalšími opatřeními směřujícími k zavádění cirkularity atd. V současném znění zákona je tato sleva na poplatku za skládkování plošná pro všechny obce bez ohledu na jejich procento třídění, produkci odpadů na obyvatele atd.</u></p> <p><u>Opatření by mělo zvýšit motivaci obcí zavádět progresivní systémy sběru a nakládání s odpady a tak mj. snižovat produkci odpadů.</u></p> |

| | | | |
|--|---|----------------------|----------------------|
| <u>Viz jiné strategie nebo legislativa</u> | | | |
| <u>Indikátory plnění</u> | <input type="checkbox"/> <u>Procento obcí se zavedeným door-to-door systémem</u> <input type="checkbox"/> <u>Počet obyvatel zahrnutých do systémů door-to-door</u> | | |
| <u>Gesce</u> | <u>MŽP</u> | <u>Typ opatření</u> | <u>Regulace</u> |
| <u>Termín</u> | <u>Do konce 2024</u> | <u>Stav opatření</u> | <u>Nové opatření</u> |

Odůvodnění:

Snížený poplatek za skládkování dle § 157 zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech není v současnosti nijak podmíněn efektivitou systému sběru či dalšími opatřeními směřujícími k zavádění cirkularity atd. V současném znění zákona je tato sleva na poplatku za skládkování plošná pro všechny obce bez ohledu na jejich procento třídění, produkci odpadů na obyvatele atd. Opatření by mělo zvýšit motivaci obcí zavádět progresivní systémy sběru a nakládání s odpady a tak mj. snižovat produkci odpadů.

Tato připomínka je zásadní.