



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy České republiky ke Sdělení Evropské komise COM (2020) 789 - Strategii pro chytrou a udržitelnou mobilitu ze dne 9. 12. 2020
Č. J.	-
DATUM ZPRACOVÁNÍ	21. 1. 2021
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

POLITICKÝ KONTEXT:

Sdělení EK navazuje na dohodu zemí EU o snížení produkce oxidu uhličitého do roku 2030 o 55 % vůči úrovni roku 1990. Jde o důležitý programový dokument, na který budou navazovat konkrétní kroky, zejména vydání příslušných směrnic a nařízení. Doprava se jako jiné sektory na plnění cílů bude podílet.

OBECNÉ PŘIPOMÍNKY V OBLASTI CHYTRÉ A UDRŽITELNÉ MOBILITY:

- ❖ Svaz průmyslu a dopravy ČR vítá, že Strategie udržitelné a chytré mobility, kterou představila Evropská komise, pokrývá hlavní témata budoucnosti dopravy a souvisejícího průmyslu jako celku – nízko/bezemisní a udržitelnou mobilitu, bezpečnost, digitalizaci, sdílenou mobilitu, konektivitu a autonomní řízení, využití dat a umělé inteligence, včetně důrazu na potřebu dostupné mobility pro občany EU a důrazu na podporu nízkoemisní mobility a kvalitní dopravní infrastruktury.
- ❖ Je velmi důležité, aby s dopravou spojený evropský průmysl včetně českého, který má silný exportní charakter, včas a kreativně vstupoval do těchto inovací a nezaostával za rozvojem nových technologií v Asii a Americe.
- ❖ Zároveň je nutné se zabývat přípravou přechodu na udržitelnou a chytrou mobilitu v dopravě a průmyslu, včetně finančních (např. náklady na mobilitu), socioekonomických (strukturální změny zaměstnanosti, vzdělávání, důvěra v technologie) a technologických limitů a na druhé straně také nutnými předpoklady pro splnění určených cílů (legislativní podmínky, nutná veřejná podpora, změna spotřebitelských preferencí apod.). Klíčová je oblast vzdělávání. To platí jak pro růst kvalifikace pedagogů, aby byli schopni vzdělávat žáky a studenty základních, středních i vysokých škol k novému pojetí mobility i navazujících odvětví (průmysl, energetika, ochrana životního prostředí, ochrana klimatu), tak i pro firemní školství ve vztahu k růstu kvalifikace svých zaměstnanců.

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY K JEDNOTLIVÝM KAPITOLÁM:

Ke kapitole 2.1 (UDRŽITELNÁ MOBILITA – udržitelnost všech druhů dopravy)

- ❖ **K cíli/mezníku provozu nejméně 30 milionů automobilů s nulovými emisemi a 80 000 nákladních automobilů s nulovými emisemi a bez emisní dopravě do roku 2050**
 - Souhlasíme, že snižování emisí z dopravy je jednou z největších aktuálních výzev, přičemž postupná dekarbonizace dopravy je důležitá nejen pro splnění klimatických cílů Pařížské dohody.

- Milník **30 milionů bezemisních automobilů k roku 2030 se však zdá jako ne příliš realistický**. Abychom ho dosáhli, bude třeba do roku 2030 zvýšit asi 50x počet bezemisních vozidel a 15x počet dobíjecích stanic v EU. Ke splnění ambiciózních cílů bude klíčové sladění související legislativy (emisní cíle CO₂, Euro normy, podíl OZE v dopravě, legislativa v oblasti veřejných zakázek, infrastruktury pro alternativní paliva atd.) a nastavení příznivých rámcových podmínek stimulujících poptávku po nízko- a bezemisních vozidlech, včetně rozvinuté dobíjecí a plnicí infrastruktury pro osobní, lehká i těžká užitková vozidla.
- Výroba osobních automobilů v ČR má výrazně exportní charakter, tuzemská spotřeba činí 7,7 % z celkové produkce. Proto se automobilový průmysl v ČR vyvíjí především podle poptávky na trhu EU a zčásti podle světových trhů.
- S aplikací průmyslu 4.0 bude stále menší roli pro lokalizaci výroby hrát levnější pracovní síla, výroba bude stále více lokalizována v oblastech s kvalifikovanou pracovní silou. Pokud má ČR a EU zájem na zachování automobilového průmyslu a jeho konkurenceschopnosti, mělo by se v první řadě **řešit téma vzdělanosti, zejména s ohledem na potřebu budoucích kvalifikací**.
- Jako vhodné vidíme vytvořit **dopadovou studii na zaměstnanost v ovlivněných průmyslových sektorech a ekonomiku nejen v ČR, ale ve všech členských státech EU**. V případě dopravy bude třeba dohlédnout také dopady na obnovu/zastarávání vozidlového parku a dostupnost mobility. V potaz by měly být brány rovněž dopady krize spojené s covid-19 (včetně investičních možností firem). Současně považujeme za důležité všechny milníky a klíčové body schválené na úrovni EU propsat do národních strategických dokumentů a také promítnout do nových dotačních a jiných podpůrných titulů (Národní plán obnovy, ESIF, Modernizační fond, Fond pro spravedlivou transformaci, programy na podporu VaV a vzdělávání a další).

❖ **K nízkoemisní mobilitě a alternativním palivům obecně**

- Souhlasíme, že je třeba podporovat zachování a tvorbu dodavatelských a hodnotových řetězců (např. pro baterie, vodík).
- **Zásadní pro plnění cílů bude zejména podoba legislativy** týkající se emisní regulace CO₂ (včetně budoucího nastavení systému EU ETS a sektorů mimo EU ETS), post EURO 6/VI, testování emisí při technických prohlídkách, budování alternativní infrastruktury (AFID), energetické náročnosti budov ve vztahu k dobíjecí infrastruktuře a požadavků na výkonnostní parametry pneumatik.
- V souladu s výše uvedeným podporujeme **co nejrychlejší zavádění infrastruktur pro alternativní paliva**, které by mělo být v souladu s cíli stanovenými legislativou EU pro nová vozidla v oblasti snižování emisí CO₂.
- Vzhledem k tomu, že směrnice AFID neměla ve všech členských státech EU potřebný dopad, vítáme diskusi o její budoucí podobě. Jelikož členské státy mají nyní poměrně velkou volnost, pokud jde o stanovování cílů v oblasti infrastruktury pro alternativní paliva, **určitá společná metodologie, která by pomohla členským státům zvolit si národní cíle za respektování národních specifik, by mohla být užitečná s tím, že infrastruktura by měla být budována primárně na základě poptávky**.

- Nástroje pro lepší integraci elektrických vozidel do elektro-sítě v rámci AFID, RED, EPBD a TEN-T musí být realistické a co možná nejvíce market-driven. Regulace by měla být přiměřená a spíše podpůrná.
- Podporujeme veřejnou podporu a pobídky pro udržitelnou mobilitu (EK očekává nutnost dodatečných investic do infrastruktury ve výši 130 mld. EUR ročně. Digitalizace a ozelenění bude stát dalších 100 mld EUR ročně navíc).
- Je třeba zvážit to, že různé typy administrativních opatření spolu s tlakem na interoperabilitu a roaming mohou sklouznout k cenové regulaci. Určité riziko lze vidět i v situaci, kdy by se zrychlení výstavby infrastruktury řešilo rozvolněním podmínek podpory. Z pohledu infrastruktury pro alternativní paliva je třeba klást důraz nejen na samotnou výstavbu, ale zejména i dlouhodobý provoz této infrastruktury.
- Udržitelná elektrifikace dopravy musí mít možnost těžit ze **všech nízkoemisních zdrojů elektřiny** (kromě OZE např. i jaderná energetika).
 - Obáváme se, že zmínění nutnosti vytvoření taxonomie pro dopravu a zdůraznění principu „do no significant harm“ povede ke zbytečnému porušení principu technologické neutrality podobně jako u vodíku v Delegovaných aktech taxonomie, tedy že by elektřina z jádra mohla být znevýhodněna proti OZE.

Ke kapitole 2.2 (UDRŽITELNÁ MOBILITA – lepší výběr druhů dopravy)

- ❖ **K cíli/mezníku na zdvojnásobení provozu na vysokorychlostních tratích v Evropě do roku 2030 a ztrojnásobení do roku 2050**
 - Je na místě, aby i **Česká republika aktivně přispěla ke snaze o zdvojnásobení provozu na vysokorychlostních tratích v EU**. Nutné je zejména to, aby byly do roku 2030 v ČR dokončeny a uvedeny do provozu první tři pilotní projekty vysokorychlostních železnic.
 - Kromě své cílové funkce ve vytvoření dopravních spojení evropského významu v osách severozápad – jihovýchod a sever – jih i dopravního významu na úrovni ČR (propojení krajských měst) přispějí již v první etapě svého využití k odlehčení souběžných konvenčních železničních tratí pro nákladní a regionální osobní dopravu tím, že na ně budou odkloněny vlaky dálkové osobní dopravy.
 - Zároveň je potřebné intenzivně pokračovat v projekčních pracích dalších úseků vysokorychlostní tratí, a to s cílem, aby jejich výstavba plynule navázala na dokončené pilotní projekty.
- ❖ **K cíli/mezníku na zajištění uhlíkové neutrality veřejné hromadné dopravy osob na vzdálenost do 500 km do roku 2030**
 - Na rozdíl od předchozí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2019/1161 o podpoře čistých silničních vozidel, která se týkala jen autobusové dopravy v závazku veřejné služby ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007, se nové sdělení Evropské komise týká veřejné dopravy všeobecně, tedy i dopravy železniční, což vítáme.
 - **Pro železnici jde za určitých podmínek o splnitelný cíl.** V osobní železniční dopravě je v zemích EU i v ČR dominantní elektrická vozba. Náhradu lze v průběhu 10 let v ČR zvládnout za předpokladu, že se:

- definuje a realizuje potřebný rozsah liniové i bodové elektrifikace železnic ke 100 % zajištění bezemisní veřejné železniční osobní dopravy v ČR od roku 2030 kombinací elektrických trolejových a akumulátorových vozidel či jiných vozidel na alternativní paliva (vodík),
- zároveň tato **elektrifikace a investice do potřebné infrastruktury** budou v **dostatečné míře finančně podpořeny** a budou zajištěny i potřebné povolená procesy,
- vybuduje v průběhu let 2021 až 2030 **park elektrických trolejových, akumulátorových a vodíkových vozidel za dostatečné veřejné podpory**,
- posílí rozvoj vysokorychlostních železnic v EU i ČR.

❖ **K cíli/mezníku na růst nákladní železniční dopravy o polovinu do roku 2030 a zdvojnásobení do roku 2050**

- Podporujeme přechod nákladní dopravy na železnici, čímž se uleví životnímu prostředí i zátěži na silnicích.
- Nicméně **je třeba mnohem více specifikovat a rozpracovat iniciativy v rámci akčního plánu**. Jen těmi uvedenými (24. Revize nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu a 25. Přezkum regulačního rámce pro intermodální dopravu, včetně směrnice o kombinované dopravě) se cílů nemůže dosáhnout.
 - Nutné je např. **navýšení kapacit koridorů železniční (nákladní) dopravy**. Na tu stávající se tolik zátěže při sdílení sítě s osobní dopravou nemůže vejít, a to ani při rozvoji vysokorychlostní železnice. Objízdné trasy těm páteřním se pak stávají jen velmi složitě konkurenceschopné s ostatními módy dopravy.
 - Dále je nutné urychlit **elektrifikaci dalších tratí**. Chybějící elektrifikace je jednou ze základních příčin jejich nízké atraktivity pro nákladní dopravu. Nutné je také postoupit ve sjednocování napájecí soustavy, což je v některých státech (včetně ČR) problém.
 - K navýšení objemů přeprav na železnici bude docházet především ve dvou segmentech.
 - Jedním je kombinovaná doprava, zde však musíme počítat s první a poslední milí, která bude ve velkém množství případů znamenat kooperaci železnice a silnice – tzn. **nutnost podpory terminálů, různých manipulačních ploch a překladišť**.
 - Druhým je pak segment jednotlivých vozových zásilek. Zde je třeba řešit především **nákladový model přeprav po železnici**. Tento segment **stimulovat pobídkami, úlevami variabilních nákladů** apod.
 - Dále je nutné podpořit modernizaci a rozšiřování kapacit seřazovacích stanic (ranžírů), budovat další odstavné koleje pro krátkodobé odstavování souprav nákladních vozů, které nebudou proti záměru EU zpoplatňovány (identicky jako v případě odstavných parkovišť při dálnicích...). Budovat větší kapacitu všeobecných nakládkových a vykládkových kolejí vč. vleček. Železniční nákladní dopravě se musí dostat stejná priorita, jako vlakům osobní dopravy.

Soustředit se tedy i na přidělování kapacity dopravní cesty, která je zatím pro velikost cílů velmi omezená.

Ke kapitole 3 (INTELIGENTNÍ MOBILITA)

❖ K chytré mobilitě obecně

- Sdílíme hodnocení Komise, že **úspěšné zavádění řešení tzv. chytré mobility (podpořené ITS systémy) do provozu má potenciál významně zlepšit bezpečnost silničního provozu, efektivitu dopravy a pohodlí** tím, že uživatelům dopravy pomůže přijímat správná rozhodnutí a přizpůsobovat se dopravní situaci. Kromě toho **přispěje k dekarbonizaci** odvětví silniční dopravy snížením negativních externalit, jako je přetížení dopravy, znečištění ovzduší a emise CO₂.
 - Připravovaný **legislativní rámec pro chytrou mobilitu musí reflektovat potřebu bezpečnostní i funkční interoperability (i přeshraniční) systémů a zároveň zajistit kontinuitu s již využívanými technologiemi**. Pro správné fungování uvedených systémů je třeba dále investovat do pokrytí dopravních tahů vysokorychlostní sítí, ale rovněž do udržování a zkvalitňování dopravní infrastruktury, včetně dopravního značení.
- **Rámec EU pro umělou inteligenci musí zajišťovat právní jistotu a zabránit fragmentaci vnitřního trhu, současně však také umožňovat rozvoj dynamického a flexibilního ekosystému respektujícího technologický vývoj.**
 - EU by se měla zaměřit v této oblasti také **na sektorové využití a výzvy a neuplatňovat přístup „one-size-fits-all“**. Případné mezery v legislativě by měly být začleněny spíše do stávajícího legislativního rámce (např. typové schvalování, dozor nad trhem, nařízení k bezpečnosti) a být v souladu s aktivitami EHK-OSN. V případě autonomního řízení by měl být uplatněn technologicky neutrální přístup.

❖ K datům o mobilitě

- **V nakládání s daty je nutné být obezřetný a respektovat**, že z pohledu obchodního tajemství jde o citlivou oblast. Je třeba zabránit tomu, aby dostupné detailní informace o fungování obchodních modelů byly zneužity.
 - Jakékoli regulační úsilí by se mělo zaměřit na vytvoření **rovných podmínek pro všechny zúčastněné strany**, regulace specifické pro jednotlivá odvětví by působily proti rozvoji trhu. Zároveň by EK měla zajistit sdílení dat v držení veřejné správy a podpořit jejich znovuvyužití s cílem rozvoje nových business modelů MaaS.
- Z Akčního plánu je v této oblasti klíčová podoba revize směrnice o ITS systémech, případné úpravy právního rámce systému eCall, dokončení EU legislativního rámce pro automatizované/autonomní řízení (včetně plánu pro využívání AI a rámce pro schvalování AVs) a podoby právních předpisů souvisejících s přístupem a využíváním mobilitních dat (nařízení o real-time datech z provozu, vytvoření společného evropského datového prostoru a regulační rámec pro přístup k údajům z vozidel). Důležitou otázkou bude také revize pravidel veřejné podpory v souvislosti s podporou rozvoje udržitelné a chytré mobility.