



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy České republiky k Aktualizaci Národního akčního plánu čisté mobility
Č. J.	1/2020
DATUM ZPRACOVÁNÍ	3. ledna 2020
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	+420 225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

Svaz průmyslu a dopravy ČR dlouhodobě usiluje o větší podporu alternativních paliv, která jsou pro Českou republiku důležitá jak z environmentálního, tak z regulačního pohledu při plnění cílů v oblasti energetiky a klimatu.

Proto jsme velmi rádi, že ministerstvo průmyslu a obchodu spolu s dalšími přistoupilo k tolik potřebné aktualizaci NAP CM. Zároveň však v našich připomínkách níže žádáme dílčí doplnění např. v podobě zavedení přímých pobídek pro financování investiční podpory na výstavbu zkapalňovacích stanic na LNG, další opatření pro podporu výstavby dobíjecích stanic a plnicích stanic či odstranění bariér v oblasti garážování vozidel na zemní plyn a vodík. Další připomínky upřesňují text NAP CM.

1. **K materiálu obecně (např. kap. 1.1)**

Doporučujeme doplnění čísel nařízení schválených v roce 2019 (**2019/631** a **2019/1242**), která stanovují emisní cíle CO₂ pro nová osobní, lehká a těžká užitková vozidla; rovněž je užitečné uvést číslo revidované směrnice o energetické náročnosti budov (**2018/844**) a směrnice o podpoře čistých a energeticky účinných vozidel (**2019/1161**).

Dále dáváme ke zvážení, zda mezi seznamem strategických dokumentů uvádět pouze jeden ze zásadních legislativních aktů (směrnice o energetické náročnosti budov) – doporučujeme buď seznam rozšířit o další (viz legislativní akty uvedené v odstavci výše, např. směrnice 2018/2001 apod.), nebo tuto směrnici z této části textu vypustit.

Do úvodní části NAP CM by mohla být doplněna také stručná zmínka o zveřejnění **European Green Deal**.

Odůvodnění:

Doplnění čísel legislativních aktů usnadní čitateli orientaci a jejich vyhledávání.

I další legislativní akty budou mít zásadní vliv čistou mobilitu – na podobu vyráběných a nově registrovaných vozidel v EU a infrastrukturu alternativních paliv. Není jasné, proč je v seznamu strategických dokumentů uveden pouze jeden z nich.

European Green Deal, aktivity a legislativa z něj vycházející bude mít nepochybně zásadní dopad na podobu (čisté) mobility v EU do budoucna. Pochopitelně není možné jej zahrnout do stávající aktualizace NAP CM, stručná zmínka o jeho uveřejnění by ale byla vhodná.

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

2. Ke kapitole 1.1 – Obecná východiska pro zpracování aktualizace NAP CM

Do odrážky k OP Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost na str. 7 požadujeme doplnit nový odstavec ve znění:

„Program je dále zaměřen mj. na oblast energetické infrastruktury, což umožňuje podporu výstavby zkapalňovacích stanic na LNG včetně potřebné úpravy plynárenské infrastruktury a podporu činností umožňujících širší využití biometanu v oblasti dopravy.“

Odůvodnění:

Jedná se o popis připravovaného OP TAK 2021 – 2027. Na tuto připomínku navazují další připomínky ohledně podpory výstavby zkapalňovací stanice LNG.

Tato připomínka je zásadní.

3. Ke kapitole 1.2 – Shrnutí cílů aktualizace NAP CM

Žádáme pod tabulku č. 1 doplnit nový text týkající se spotřeby energie v dopravě.

Nový text:

„Podle Souhrnné energetické bilance ČR (MPO ČR, únor 2019) roste v průběhu posledních čtyřech statisticky zpracovaných let (2013 až 2017) konečná spotřeba energie v dopravě v ČR tempem 9,19 PJ/rok (2,55 TWh/rok) a produkce oxidu uhličitého roste v dopravě tempem 0,68 Mt/rok. Vládou ČR schválený Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu (MPO ČR, listopad 2019) určuje pro oblast zvyšování energetické účinnosti závazný cíl snížit v období let 2021 až 2030 konečnou spotřebu energie, a to zaváděním nových úspor tempem 0,8 %/rok, tedy 8,4 PJ/rok (při předpokládané úrovni konečné spotřeby energie v ČR v roce 2020 v úrovni 1 050 PJ/rok). To znamená v přepočtu pro obor dopravy (při předpokládané úrovni konečné spotřeby energie v dopravě v ČR v roce 2020 v úrovni 305 PJ/rok – 85 TWh/rok) zvyšovat úspory energie v dopravě tempem 2,44 PJ/rok (0,68 TWh/rok).

V oblasti snižování produkce oxidu uhličitého určuje Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu cíl snížit mezi roky 2020 a 2030 emise CO₂ produkované spalováním fosilních paliv ze 116 Mt/rok na 104 Mt/rok, tedy zhruba o 10 %. To znamená v přepočtu pro obor dopravy (při předpokládané úrovni produkce oxidu uhličitého v dopravě v ČR v roce 2020 v úrovni 21,3 Mt/rok) zvyšovat úspory emisí oxidu uhličitého v dopravě tempem 0,2 Mt/rok.

V tabulce 1 uvedená intramodální úsporná opatření v silniční dopravě přinesou (v uváděném rozpětí počtu vozidel):

- *úspory konečné spotřeby energie v dopravě tempem 0,24 PJ/rok (0,07 TWh/rok) až 0,50 PJ/rok (0,14 TWh/rok),*
- *úspory produkce oxidu uhličitého v dopravě tempem 0,02 Mt/rok až 0,04 Mt/rok.*

Cíle uvedené v tabulce 1 Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility naplňují cíle uvedené ve Vnitrostátním plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu v rozsahu 10 až 20 %. A to jak v oblasti snižování spotřeby energie, tak i v oblasti snižování emisí oxidu uhličitého.

Zbývajících 80 až 90 % cílů v oblasti snižování spotřeby energie, i cílů v oblasti snižování emisí oxidu uhličitého v dopravě, bude zajištěno extramodálními úsporami, tedy převodem části přeprav z energeticky a emisně velmi náročné automobilové dopravy na energeticky méně náročnou dopravu kolejovou. Příslušné investice do dopravní cesty i do vozidel, k zajištění vyšší kvality i vyšší kapacity jsou programově řešeny jak v oblasti železniční dopravy (výstavba vysokorychlostních železnic, elektrizace a stavba druhých traťových kolejích na silně zatížených konvenčních tratích, přechod na jednotný napájecí systém 25 kV), tak i v oblasti městské hromadné dopravy (rozvoj metra, tramvajové a trolejbusové dopravy).

Tato relace je vcelku logická, neboť potenciál extramodálních úspor je výrazně vyšší než potenciál intramodálních úspor. Intramodální úspory snižují spotřebu energie a emise typicky na 40 %, extramodální úspory snižují spotřebu energie a emise typicky na 15 %.

Podobně je to i s efektivitou investic. Individuálně vlastněné a individuálně využívané dopravní prostředky jsou velmi slabě využívány (například osobní automobil v ČR: střední časové využití 1,7 %, střední obsazení 26 %, tedy v součinu 0,43 %), zatímco dopravní prostředky veřejné hromadné dopravy (např. železniční vozidla, vozidla městské hromadné dopravy) jsou využívány z 20 % až 40 %, tedy o dva řády intenzivněji. To má zásadní vliv na efektivitu investic do snížení spotřeby energie i emisí. Proto bude i nadále veřejná hromadná doprava základním nástrojem ke snížení spotřeby energie v dopravě a dopravou produkovaných emisí.“

Odůvodnění:

V prosinci 2020 dostala vláda ČR ke schválení aktualizovanou podobu Vnitrostátním plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu, který zavazuje ČR k cílům v oblasti snižování konečné spotřeby energie i v oblasti snižování produkce oxidu uhličitého. Národní akční plán čisté mobility je potřebný vnímat jako podpůrný plán ke splnění cílů v oblasti energetiky a klimatu.

Tato připomínka je zásadní.

4. Ke kapitole 2.1 – Východiska (Elektromobilita)

Označení OPD coby programu z domácích zdrojů by mělo být upraveno, OPD je financován z převážné části z ESIF.

Odůvodnění:

Stávající text by mohl být chápán tak, že se jedná o program hrazený pouze ze státního rozpočtu ČR.

5. Ke kapitole 2.3 – Očekávaný vývoj (Elektromobilita)

Poslední odstavec kapitoly 2.3 na str. 11 navrhujeme upravit takto:

*„Tento rozvoj elektromobility představuje úroveň spotřeby elektřiny (po očištění o tramvajovou dopravu) 430 GWh, což odpovídá spotřebě zhruba 250 000 elektromobilů. Tato hodnota zhruba odpovídá dolní hranici intervalu **cíle počtu vozidel NAP CM (viz tabulka 1).**“*

Odůvodnění:

Doplnění text vyjasní.

6. Ke kapitole 2.4.1 – Rozvoj trhu elektrických vozidel (Elektromobilita)

Modrá křivka v grafu č. 2 (Vývoj počtu elektromobilů s výhledem k roku 2030) by měla být zřejmě označena jako „**nízký**“, nikoliv „**střední**“ (zvážit také pro graf 4 na str. 29).

Odůvodnění:

Je třeba v textu jasně odlišovat scénáře obsažené v NAP CM a NAP SG. Graf by měl odpovídat NAP CM – tedy nízká a vysoká část intervalu (i z důvodu vazby na další části textu, např. kap. 2.4.2). Vysoký scénář NAP SG by odpovídal 800 tisícům vozidel.

7. Ke kapitole 2.5 – Klíčová opatření pro plnění cílů (Elektromobilita)

V seznamu klíčových opatření by mělo být opatření „**Podpora nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí**“ zařazeno mezi „**Přímé pobídky k nákupu vozidel**“.

Odůvodnění:

K zařazení do pobídek k budování infrastruktury došlo zřejmě nedopatřením.

8. Ke kapitole 2.5 – Klíčová opatření pro plnění cílů (Elektromobilita)

Mezi klíčové opatření v oblasti „**Přímé pobídky k budování infrastruktury pro alternativní paliva**“ žádáme doplnit také opatření „**Podpora budování veřejné dobíjecí infrastruktury pro subjekty státní správy a samosprávy a jimi zřízené organizace**“.

Odůvodnění:

Dostupná infrastruktura alternativních paliv je klíčová i v sektoru státní správy a samosprávy, opatření se doplňuje s pobídkami na nákup vozidel. Tuto možnost zmiňuje rovněž karta opatření S10.

Tato připomínka je zásadní.

9. Ke kapitole 3.2 – Očekávaný vývoj (Zemní plyn)

Navrhujeme úpravu v poslední větě kapitoly 3.2 na str. 23:

*„Jde mj. o reakci na aktuální vývoj na poli evropské legislativy **EU**, která tlačí výrobce **do ne-vývoje a výroby lokálně bezemisních vozidel.**“*

Odůvodnění:

Jde o drobnou úpravu upřesňující text.

10. Ke kapitole 3.3.3 – Rozvoj výroby biometanu pro využití v dopravě

Požadujeme doplnit do kapitoly „Rozvoj výroby biometanu pro využití v dopravě“ i LNG obnovitelného původu.

Dále požadujeme úpravu prvních dvou odstavců:

*„Pokud má být zemní plyn v segmentu dopravy vnímán širokou veřejností jako ekologické palivo je nezbytné jeho postupné nahrazování pokročilým biometanem. Česká republika je vázána cíli plnění podílu OZE v dopravě. Významný potenciál částečné náhrady zemního plynu (CNG) lze spatřovat ve formě pokročilého biometanu (bioCNG, **bioLNG**).*

*Rozvoj výroby biometanu pro dopravu v ČR je tudíž strategickým cílem NAP CM, který má usnadnit **výstavbu zkapalňovacích stanic na bioLNG a jak-konverzi bioplynových stanic (BPS) na výrobní biometanu. Dále je nutné, tak zajistit potřebné vstupy pro výrobu pokročilého biometanu, v potřebném rozsahu zajistit úpravu stávajících plynárenských sítí a v maximální míře zjednodušit podmínky připojení výroben biometanu do plynárenské sítě.***

Odůvodnění:

Biometan v dopravě lze využít ve stlačené (CNG) i zkapalněné (LNG) formě zemního plynu. Každé z těchto paliv má jinou cílovou skupinu uživatelů. Podporou zdrojů bioLNG, tzn. zkapalňovací stanice na LNG v ČR, lze dosáhnout rozšíření možností vykazování biometanu coby obnovitelné složky v dopravě.

Tato připomínka je zásadní.

11. Ke kapitole 3.4 – Klíčová opatření pro plnění cílů (Zemní plyn)

Žádáme doplnit mezi „Přímé pobídky k budování infrastruktury pro alternativní paliva“ také bod „**Podpora výstavby zkapalňovacích stanic na LNG**“.

Odůvodnění:

LNG je jedinou v současnosti dostupnou možností, jak zavést alternativní paliva do segmentu nákladní dopravy. V současné době neexistuje v ČR zkapalňovací stanice na LNG, je nutné ho dovážet ze zahraničí.

Přitom by zkapalňovací stanice na území ČR napomohla:

- diverzifikací zvýšení spolehlivosti dodávek LNG do plnicích stanic;
- omezení transportu LNG ze zahraničí a s tím související „emisní stopy“ tohoto transportu;
- výrobě, popř. vykazování výroby a dodávek bioLNG v segmentu dopravy na území ČR.

Náklady na výstavbu a zprovoznění zkopalňovací stanice jsou vysoké (pořízení technologie, projektové a inženýrské práce, povolovací řízení v úplně nové oblasti s nejistým výsledkem apod.), zároveň trh a odbyt pro LNG v České republice dosud neexistuje.

V rámci dosavadních jednání o podobě budoucího OP TAK 2021 – 2027 zástupci MPO vyjádřili svou podporu tomuto návrhu a souhlasili s jeho zařazením do tohoto OP (je již uvedeno v poslední dostupné verzi návrhu OP TAK).

Tato připomínka je zásadní.

12. Ke kapitole 3.4 / 4.4 – Klíčová opatření pro plnění cílů (Zemní plyn / Vodík)

Mezi klíčové opatření v oblasti právní/legislativní žádáme doplnit také opatření „**Odstranění bariér v oblasti garážování vozidel na zemní plyn**“. Obdobný text by měl být doplněn i mezi klíčová opatření u vozidel na vodík.

Odůvodnění:

Toto opatření ve výčtu chybí, ač jej NAP CM v textu zmiňuje.

Tato připomínka je zásadní.

13. Ke kapitole 4.3.4 – Zlepšení regulatorního rámce vodíkové elektromobility

Požadujeme z posledního odstavce na str. 32 vypustit text:

~~„Je přitom třeba poukázat na potenciální konkurenční výhodu bateriových elektrických vozidel, na které se tyto základy nikterak nevztahují, aniž by bylo zřejmé, že jsou tato vozidla bezpečnější než vodíková vozidla.“~~

Odůvodnění:

Cílem NAP CM by mělo být odstraňování bariér pro rozvoj alternativních paliv (viz předchozí připomínka), nikoliv jejich vytváření. Uvedená věta není pro text nezbytná, navíc je problematice bezpečnosti bateriových elektrických vozidel věnováno několik karet opatření. Text materiálu by měl pomoci rozptýlit domnělé pochybnosti o bezpečnosti jednotlivých pohonů, ne je posilovat.

Tato připomínka je zásadní.

14. Ke kapitole 6.2 – Čistá mobilita v železniční dopravě

Požadujeme upravit text kapitoly následovně:

„Železniční doprava je v porovnání se silniční dopravou již za současných podmínek ekologičtějším druhem dopravy, především díky výrazně nižšímu jízdnímu odporu a zajištění elektrického pohonu vozidel za pomoci liniové elektrizace tratí **s vysokou účinností přenosu elektrické energie mezi vozidlem a trakčním vedením**. V dlouhodobé perspektivě je žádoucí především dosáhnout jejího maximálního přechodu ze spalovacích na elektrické motory na tratích, které dosud nejsou elektrizovány. Existující vozidla se spalovacími motory by se tak měla postupně vyřadit z provozu

a nahradit je novými vozidly elektrickými, čímž dojde k výrazné úspoře emisí CO₂ ze železniční dopravy. K tomu bude docházet jak rozšiřováním ~~tradičního řešení~~ liniové elektrizace tratí, které dosahuje nejvyšší energetické účinnosti, tak rovněž využíváním moderních vozidel využívajících bateriový nebo vodíkový pohon.

Česká republika má jeden z nejnižších podílů elektrizovaných tratí mezi evropskými státy (34 %) a aktuálně chybí rozsáhlá síť elektrizovaných železnic především v severní části České republiky. **Při přípravě nových elektrizačních tratí by SŽDC měla mít podporu napříč resorty MD, MPO a MŽP, přičemž systematická liniová elektrizace severního území nastane reálně až po roce 2030.** Dalším problémem české železniční sítě je existence dvou hlavních trakčních soustav – stejnosměrné trakční soustavy 3 kV a střídavé trakční soustavy 25 kV, 50 Hz. **Pro řešení tohoto stavu zahájení sjednocení soustav** byla dne 20. 12. 2016 schválena Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014-2020 a naplnění požadavků TSI ENE. V návaznosti na tuto koncepci se předpokládá postupné sjednocení trakční soustavy na systém 25 kV, 50 Hz ~~s jednotnou fází~~, které zajistí další energetické úspory v liniové elektrizaci tratí a umožní snížení investičních i provozních nákladů pro další rozšiřování elektrizace.

Z technického hlediska je další rozšiřování čistých pohonů na železnici možné více způsoby. Energeticky nejúčinnější řešení je zajištěním přímého trakčního pohonu pomocí liniové elektrizace. Toto řešení však s sebou přináší také značné investiční náklady a je vhodné především pro tratě s dostatečným provozním zatížením, a to nejen v osobní dopravě, ale také tam, kde existuje pravidelná nákladní doprava. Další možností je rozšíření vozidel s akumulátory, které je vhodné využívat především v kombinaci s liniovou elektrizací, kdy se tato vozidla mohou dobíjet i během jízdy pod trolejí a akumulovanou energii využít k další jízdě v úseku bez trakčního vedení. Zejména v případě nemožnosti kombinace jízdy pod trakčním vedením a v úseku bez elektrizace (případně v případech, kdy je podíl úseku s trakčním vedením příliš malý) je možné využít rovněž vozidla s vodíkovým pohonem, která ovšem mají nejnižší účinnost přenosu energie v rámci čistých vozidel. **V případech, kdy je podíl úseku s trakčním vedením příliš malý, se musí prověřit jeho prodloužení, aby nemuselo být vozidlo vybaveno vodíkovým pohonem s nejnižší účinností přenosu energie. Problematika provozních i pořizovacích nákladů dvouzdrojových vozidel musí být individuálně posouzena pro konkrétní vozební rameno či trať. Teprve na základě srovnání lze určit, zda-li je výhodnější investice do infrastruktury (elektrizace) nebo do dvouzdrojových vozidel.**

V případě nákladní dopravy je pak použitelné především řešení s rozšiřováním liniové elektrizace s ohledem na potřebu přenášeného výkonu. Pomocný akumulátorový pohon je využitelný zejména pro posun v případě, kdy technologie nakládky neumožňuje instalaci trakčního vedení.

...

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že cílem NAP CM je umožnit **další elektrizační síť SŽDC a elementární rozvoj dvouzdrojových vozidel.** Je proto žádoucí hledat cesty, jak v budoucnosti podpořit nákup těchto vozidel z veřejných zdrojů.

SŽDC v současné době má v projektové přípravě mnoho úseků tratí k elektrizaci, které při jejich zdárném dokončení povedou k naplňování cílů NAP CM. Neméně důležité jsou dosud rozpracované dokumentace ve stupni studie proveditelnosti prověřující obhajobu elektrizace tratě/vozebního ramene po stránce ekonomické, dopravní, územní a technické.

Pro naplňování NAP CM je žádoucí, aby SŽDC stále a plynule prověřovala vhodné tratě k liniové elektrizaci. Rozvojem elektrizace tratí SŽDC dále vytváří podmínky k plnění Usnesení vlády č. 978/2015 a Usnesení vlády č. 362/2015. Vedle toho by rovněž měly být vytvořeny podmínky pro obnovu kolejových vozidel, které efektivně umožní využití investic vložených do infrastruktury.

Protože je však zřejmé, že se v tomto případě nejedná o universální cestu, jak zajistit vyřazení drážních vozidla se spalovacími motory z provozu, je vedle využití EMU jednotek vhodné sledovat možnost aplikace vodíku na železnici. Minimálně by se mělo jednat o přechodné řešení k zajištění bezemisní železniční vozby, použitelné do doby rozvoje liniové elektrizace železnic na severu ČR, kdy by ji měla nahradit závislá elektrická trakce napájená z trakčního vedení, případně v kombinaci s akumulátory. Konkrétně by se měla prověřit technická a ekonomická reálnost převedení vozby z naftového na vodíkový pohon u státem objednávaných rychlíků na linkách R 14 A (Pardubice – Liberec), R 14 B, R 21 (Praha – Tanvald), R 22 (Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk), R 24 (Praha – Rakovník), R 25, R 26 (Praha – Písek – České Budějovice) a R 27 (Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc).

Cílem NAP CM je v tomto smyslu zahájení zavedení vodíkových železničních souprav, kde by vodíkové železniční soupravy měly být využity k přispění naplnění širších energetických a environmentálních cílů, pokud jde o snížení energetické náročnosti dopravy a odstranění její závislosti na fosilních palivech. Za tímto účelem by měla jednak vzniknout studie příležitostí vodíkové mobility na železnici a zároveň by měly být hledány cesty, jak v budoucnosti podpořit nákup vodíkových lokomotiv z veřejných zdrojů. Vedle toho by se měly připravit normy na homologizaci těchto souprav.

Nákup a provoz drážních vozidel s alternativním pohonem bude zohledněn při zajištění objednávky dálkové osobní dopravy Ministerstvem dopravy a jeho zohlednění bude doporučeno jednotlivým krajům včetně možnosti zajištění příspěvku pro objednávku regionální osobní dopravy. V případě nákladní dopravy bude posouzena možnost zajištění spolufinancování části vícenákladů spojených se zajištěním čistého vozidla dopravci.“

Odůvodnění:

Jedná se o doplnění a upřesnění textu.

Tato připomínka je zásadní.

15. Ke kapitole 8.1.2 – S2 Implementace směrnice EU o čistých a energeticky účinných vozidlech

V rámci části karty S2 „Popis opatření“ by měl být, pokud jde o cíle pro osobní a lehká užitková vozidla, doplněn text:

„(pro první referenční období od 2. srpna 2021 do konce roku 2025 vozidla s emisemi do 50 g CO₂/km, pro druhé referenční období od roku 2026 do roku 2030 pak pouze vozidla s emisemi nulovými)“.

Odůvodnění:

Text je nezbytný pro vyjasnění charakteru cíle, vychází ze směrnice 2019/1161.

Tato připomínka je zásadní.

16. Ke kapitole 8.1.12 – E6 Bezpečnost dobíjecí infrastruktury elektromobilů

V rámci části karty E6 „Popis opatření“ požadujeme text upravit následovně:

E6 Bezpečnost dobíjecí infrastruktury elektromobilů	
Popis opatření	<p>Se zvyšujícím se počtem vozidel s pohonem na akumulovanou elektrickou energii na území ČR a EU lze očekávat významnou potřebu budovat adekvátní množství související dobíjecí infrastruktury. Je nutné analyzovat, zvážit a v případě potřeby nastavit dodatečné bezpečnostní požadavky na dobíjecí místa a dobíjecí stojany. Při současném nastavení předpisové základny, nejsou kladeny žádné bezpečnostní požadavky na samotná dobíjecí místa, ale ani na osazené dobíjecí stojany.</p> <p>Naprostě zásadní Důležitá je rovněž rozmanitost umístování dobíjecích míst, které mohou být umístovány v hromadných garážích, podzemních prostorech v blízkosti čerpacích stanic apod. Je tedy zcela nezbytné potřebné stanovit potřebná <u>dodatečná</u> bezpečnostní opatření, kterými bude zajištěna nejen bezpečnost dobíjecích míst, avšak i ochrana jejich bezprostředního okolí, a to ve všech prostorech jejich možného výskytu, přičemž bude vždy umožněn bezpečný a efektivní zásah jednotek požární ochrany, včetně stanovení způsobu zachycení kontaminované vody použité pro hašení.</p> <p>Stanovit <u>povolený způsob dobíjení a eliminaci rizik způsobených laickou manipulací s dobíjecí stanicí a rizik spojených s připojením poškozeného zařízení ve vlastnictví majitele vozidla (poškozené kabely, dobíjecí kabely bez certifikace).</u></p> <p>S ohledem na naprostou absenci tuzemských i zahraničních metodik a standardů bezprostředně aplikovatelných v podmínkách ČR bude toto vysoce specifické téma saturováno v rámci programů podpory VVI a získané poznatky následně <u>implementovány navrženy</u> do odpovídajících právních předpisů, případně českých technických norem.</p> <p>Klíčovým výstupem formulovaným na základě výzkumu bude stanovení podmínek požární ochrany <u>pro povolování výstavby a zásady doporučení</u> pro provoz dobíjecích stanic (členění dle ČSN EN 61 851-1). Dalším nezbytným Důležitým opatřením je stanovení pravidelných revizí přípojných a připojovacích zařízení.</p>

Odůvodnění:

Bezpečnost dobíjení a dobíjecí infrastruktury je důležitým tématem, v kartě E6 je však třeba provést několik úprav.

Text uvedený v prvním odstavci není zcela pravdivý. Dobíjecí stojany a dobíjecí stanice jsou předmětem certifikace, jsou tedy bezpečné, stejně tak jsou kladeny požadavky na dobíjecí místa, na kterých jsou dobíjecí stanice stavěny. Navrhujeme tedy nahrazení textu větou o nastavení dodatečných bezpečnostních požadavků.

Pokud jde o text ve třetím odstavci, nelze stanovit povolený nebo nepovolený způsob dobíjení. Každý uživatel předchází přirozeně vzniku požáru.

Pokud jde o úpravy v posledním odstavci této části karty E6, HZS je účastníkem konzultačního procesu, jejich stanovisko má pouze doporučující charakter.

Dále jsou v kartě provedeny související úpravy textu.

Tato připomínka je zásadní.

17. Ke kapitole 8.1.13 – E7 Zajištění bezpečného a efektivního zdolávání mimořádných událostí za účasti elektromobilů

V rámci části karty E7 „Popis opatření“ požadujeme text upravit následovně:

E7 Zajištění bezpečného a efektivního zdolávání mimořádných událostí za účasti elektromobilů	
Popis opatření	<p><i>Již v současné době, kdy je na pozemních komunikacích jen minimum vozidel s pohonem na akumulovanou elektrickou energii, lze identifikovat ojedinělé případy jejich požárů. S předpokladem jejich výrazného nárůstu vozů na elektrický pohon je nezbytné potřebné řešit zajištění adekvátních hasebních a záchranných postupů s důrazem na bezpečnost osob a jednotek požární ochrany (např. prostřednictvím využití e-callu anebo specifických poznávacích značek).</i></p> <p><i>Současné konvenční metody hašení se jeví jako neefektivní a hašení se tak omezuje spíše na pouhé ochlazování a zabraňování rozšiřování vzniklého požáru.</i></p> <p><i>Navrhnout způsob identifikace vozidel s trakčním bateriovým systémem (katalogizace EV a HEV). Je nezbytné navrhnout bezpečné a efektivní postupy jednotek požární ochrany u různých konfigurací vozidel při mimořádných událostech a vybavit jednotky požární ochrany nezbytnými technickými prostředky pro provedení hasebního zásahu.</i></p> <p><i>Kodifikovat způsob záznamu události/nehody vozidel s trakčním bateriovým systémem. Tak, aby byla jasná klasifikace poškozeného vozidla jako nebezpečného v návaznosti na přepravu a servis. Definovat body, kdy lze klasifikaci vozidla změnit, například provedením servisní prohlídky po nehodě.</i></p>

Odůvodnění:

Úpravy v prvním odstavci slouží k vyjasnění textu a doplnění konkrétního příkladu opatření.

Ke třetímu odstavci: Do budoucna budou jezdit v ČR ve větší míře i tato vozidla a je nutné se připravit i na hašení vozů, která mají jak baterii, tak nádrž na vodík. Proto by se text třetího odstavce (identifikace, postupy, ...) měl týkat i vozidel s palivovým článkem (na vodík).

K úpravě v posledním odstavci: Nelze tvrdit, že by vozidla na alternativní pohon mohla být více či méně nebezpečná. Splňují stejné podmínky NCAP jako vozidla na konvenční pohon.

Tato připomínka je zásadní.

18. Ke kapitole 8.1.14 – E8 Bezpečnost servisování elektromobilů

Cíl opatření i jeho popis v kartě E8 by měly reflektovat existující aktivity související s návrhem zákona o bezpečnosti práce v souvislosti s provozem vyhrazených technických zařízení (viz sněmovní tisk 535) a připravovaným nařízením vlády, které nahradí nyní platnou vyhlášku 50/1978 Sb. (tedy obsah

karty E2). Je třeba mít tuto separátní kartu opatření, nelze problematiku zahrnout pod další existující karty?

Druhý odstavec v části karty „Popis opatření“ navrhujeme upravit takto:

„V současné době lze identifikovat zásadní nedostatky jak z pohledu preventivních opatření, kladených na prostory pro servis elektromobilů, tak z pohledu provedení hasebnímu zásahu jednotkami požární ochrany. Doposud je hašení bateriových systémů realizováno konvenčními metodami a hasivý, přičemž nelze tyto zavedené postupy považovat za dostatečně efektivní.“

Odůvodnění:

Tvrzení, že zcela chybí či se nepřipravují opatření související se servisováním vozidel na elektrický pohon, není zcela pravdivé. Karta by měla být adekvátně upravena.

Tato připomínka je zásadní.

19. Ke kapitole 8.1.15 – E9 Účtování / vykazování nákladů za palivo na služebních cestách pro elektromobily

V pátém odstavci části karty E9 „Popis opatření“ navrhujeme doplnit text:

*„V případě domácího dobíjení služebních vozidel bohužel neexistuje žádná metodika ohledně zjištění nákladů vynaložených zaměstnancem na dobíjení služebního vozidla. **Diskutována a vyjasněna by měla být též problematika týkající se přiřazení a vyúčtování jízd pro soukromé/služební účely v souvislosti s dobíjením vozidla na různých typech dobíjecích bodů.**“*

V posledním odstavci a do kolonky „Spolupráce“ žádáme doplnit k ERÚ také ČSÚ a dále aktualizovat celý text dle již uskutečněných kroků.

Mezi spolupracující subjekty žádáme doplnit také MF.

Odůvodnění:

U pátého odstavce se jedná o doplnění dalšího aspektu, který je třeba řešit. Na rozdíl od vozidel na naftu a benzín (čerpací stanice) je situace u elektrických vozidel komplexnější – dobíjení u zaměstnavatele, doma a na veřejných dobíjecích stanicích. Rovněž nemusí být u domácího dobíjení k dispozici chytrý wallbox.

Doplnění ČSÚ odpovídá již realizovaným jednáním a aktivitám (viz i vazba na zákoník práce, § 189). Relevantní vyhláška MPSV je již po MPŘ a měla by v následujících týdnech projít LRV a být schválena vládou. Tento postup je chápán jako přechodné řešení, stálé řešení by měla definovat v průběhu roku 2020 pracovní skupina.

MF musí být doplněno proto, že MPSV může upravovat jen náhrady za využití soukromých vozidel pro služební účely; při využití služebního vozidla je relevantní MF.

Tato připomínka je zásadní.

20. Ke kapitole 8.2.3 – S9 Podpora nákupu vozidla na alternativní paliva pro podnikatele (pro účely podnikání)

V rámci části karty S9 požadujeme text upravit následovně:

S9 Podpora nákupu vozidla na alternativní paliva pro podnikatele (pro účely podnikání)	
Cíl opatření	Podpora nákupu vozidel na alternativní paliva (vozidla na elektrický pohon/ baterie a palivové články pro podnikatele a LNG zemní plyn kamiony, včetně komunálních vozidel), pro podnikatele na celém území ČR.
Rozpočtový dopad / financování	V rámci OP TAK předpokládáme podporu nákupu elektromobilů elektrických vozidel a vozidel na zemní plyn LNG kamionů pro podnikatele. Celková alokace zatím není známa.

Odůvodnění:

Text opatření by se měl vztahovat na všechna alternativní paliva a různé kategorie vozidel, odpovídat návrhu OP TAK. Nákladním vozidlům je pak specificky věnována karta S11.

Tato připomínka je zásadní.

21. Ke kapitole 8.2.4 – S10 Podpora na pořízení vozidla s alternativním pohonem pro subjekty státní správy a samosprávy a jimi zřízené organizace

Do části karty „Cíl opatření“ navrhujeme doplnit větu:

„Důležité bude toto opatření i z pohledu implementace požadavků revize směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých vozidel.“

Odůvodnění:

Jedná se o doplnění dalšího významného důvodu pro toto opatření.

Tato připomínka je zásadní.

22. Ke kapitole 8.3.5 – S17 Investiční podpora pro budování firemní infrastruktury pro elektromobily a vodík

Požadujeme do názvu karty opatření doplnit za slovo *elektromobily* slovo **LNG**. Navazující úprava celé karty opatření je vyznačena níže.

Nové znění:

S17 Investiční podpora pro budování firemní infrastruktury pro elektromobily , LNG a vodík

Návaznost strategický cíl	<p>na Rozvoj trhu elektrických vozidel (klasické bateriové i ty s palivovým článkem) (kap. 2.4.1.)</p> <p>Rozvoj infrastruktury dobíjecích stanic (kap. 2.4.2.)</p> <p><u>Rozvoj infrastruktury CNG a LNG plnicích stanic (kap. 3.3.2.)</u></p> <p>Rozvoj infrastruktury vodíkových plnicích stanic (kap. 4.3.1.)</p>
Cíl opatření	Cílem opatření je podpořit penetraci elektromobilů (BEV a FCEV) a nákladních vozidel na LNG do firemních flotil pokrytím části nákladů spojených s instalací potřebné infrastruktury neveřejného charakteru.
Popis opatření	<p>Podmínkou pro využití dotace OP TAK by bylo pořízení a následné provozování LNG vozidel a elektromobilů (BEV a FCEV).</p> <p>Typovým projektem v oblasti zavádění nízkouhlíkových technologií v dopravě budou pilotní projekty zaměřené na zavádění elektromobility a vodíkové mobility u podnikatelských subjektů tak, aby došlo k žádoucím synergiím s OP Doprava a Integrovaným regionálním operačním programem.</p> <p>Způsobilé výdaje budou vynakládány na pořízení souvisejících technologií, dobíjecích a plnicích stanic.</p> <p>Výstupem projektu bude rozšiřování dobíjecí infrastruktury neveřejných stanic na alternativní paliva a počtu elektromobilů vozidel na alternativní paliva v ČR.</p> <p>Pokračování v tvorbě operačních programů v takové struktuře, aby minimálně 25 % veškeré alokace na podporu v této oblasti bylo směřováno do rozvoje infrastruktury LNG a vodíkových plnicích stanic pro hromadnou (především FCEB) a nákladní dopravu, firemní flotily a příp. zásilkovou dopravu.</p> <p>Podpora výstavby neveřejných plnicích stanic v rámci IROP pro dopravní podniky využití velkých flotil vozidel veřejné dopravy.</p> <p>Úspěšné projekty budou prezentovat mobilitu jako nízkoemisní a nízkonákladový dopravní prostředek ve velkých aglomeracích.</p>
Rozpočtový dopad / financování	Operační program Technologie a aplikace pro K konkurenceschopnost Integrovaný regionální operační program
Odpovědnost	MPO, MMR
Termín	2020 – 2027

Odůvodnění:

Cílovou skupinou pro alternativní palivo LNG jsou subjekty provozující nákladní silniční dopravu. Tyto firmy, více než jiné subjekty na trhu, požadují kontrolu nad vlastními dodávkami paliva, které je pro

ně klíčovým výrobním faktorem. Z toho důvodu především větší dopravci preferují vlastní čerpací stanice nad těmi veřejnými.

Výstavba vnitropodnikových plnicích stanic na LNG je dle našeho názoru dalším logickým krokem pro rozšiřování infrastruktury LNG stanic poté, co v roce 2021 již budou v provozu první veřejné plnicí stanice. Toto opatření přispěje k rychlejšímu rozšíření LNG jakožto alternativního paliva v nákladní dopravě.

V rámci dosavadních jednání o podobě budoucího OP TAK 2021 – 2027 zástupci MPO vyjádřili svou podporu tomuto návrhu, uvedené aktivity jsou uvedeny v současném znění návrhu OP TAK.

Tato připomínka je zásadní.

23. Ke kapitole 8.3.7 – E12 Bezpečnost hromadného garážování za přítomnosti elektromobilů

Ve čtvrtém odstavci části karty E12 „Popis opatření“ navrhujeme úpravu formulace takto:

*„V daném případě se jedná především o ~~reflexi~~ **prevenci** rizik plynoucích ze společného garážování vozidel s trakčním bateriovým systémem, dalších vozidel využívajících alternativní paliva a vozidel využívajících paliva konvenční.“*

Kartu E12 bychom rovněž zařadili spíše mezi právní/legislativní opatření.

Odůvodnění:

Slovo „prevence“ lépe zapadá do obsahu textu opatření.

Opatření v kartě E12 je podobné jako v kartě E6, karta by tak měla být zařazeno do stejné skupiny opatření.

Rovněž by bylo užitečné přeskupit další karty opatření, aby na sebe pořadím logicky lépe navazovaly (např. karta E4 po kartě E1; karty S1, E8 a E2 atd.)

24. Ke kapitole 8.3 – Přímé pobídky pro budování infrastruktury pro alternativní paliva

Požadujeme doplnit novou kartu opatření „**Px Podpora výstavby zkapalňovacích stanic na LNG**“.

Navrhované znění nové karty opatření je níže.

Navržené znění:

<i>Px Podpora výstavby zkapalňovacích stanic na LNG</i>	
<i>Návaznost na strategický cíl</i>	<i>Rozvoj výroby LNG a biometanu pro využití v dopravě (kap. 3.3.3.)</i>
<i>Cíl opatření</i>	<i>Cílem opatření je diverzifikace zdrojů LNG díky výstavbě tuzemských zdrojů – zkapalňovacích stanic LNG. Dalším cílem je úprava stávající plynárenské sítě, aby k ní bylo možné připojit zkapalňovací stanice.</i>

<p><u>Popis opatření</u></p>	<p><u>Výstavba a zprovoznění zkapalňovacích stanic LNG v ČR umožní:</u></p> <p>a) <u>diverzifikaci zdrojů LNG pro zásobování tuzemského trhu;</u> b) <u>zkrácení transportních vzdáleností při zásobování tuzemské infrastruktury LNG, které by jinak byly zásobovány ze zahraničních terminálů, přičemž nejblížejší terminál v Polsku je vzdálený 800 km od místa spotřeby v ČR. Některé z těchto terminálů navíc neumožňují nakládku LNG na železnice, je tedy nutné jej přepravovat silničními cisternami. Tuzemská výroba LNG mj. přispěje ke snížení emisí skleníkových plynů, které by jinak vznikly dopravou komodity LNG do plnicích stanic;</u> c) <u>zvýšení spolehlivosti dodávek LNG a zajištění vysoké kvality LNG pro konečné zákazníky. Vzhledem k nízké teplotě LNG (až -162 °C) působí jakákoliv manipulace a přeprava LNG negativně na jeho kvalitu (nežádoucí ohřívání a zvyšování tlaku).</u></p> <p><u>Pro připojení zkapalňovací stanice LNG je nutné provést dodatečné úpravy a s tím spojené investice na rozhraní přepravní a distribuční soustavy (jedná se o vznik dalšího přípojného místa).</u></p> <p><u>Zkapalňovací stanice umístěná na plynárenské síti v ČR umožní výrobu LNG s certifikací původu bio-LNG.</u></p> <p><u>V období do roku 2027 je reálné uvažovat s výstavbou dvou zkapalňovacích stanic LNG v ČR (první do roku 2023, druhá do roku 2027).</u></p>
<p><u>Příklad z praxe</u></p>	<p><u>Nákladově efektivní zkapalňovací stanice na LNG je vhodné umístit na rozhraní přepravní a distribuční plynárenské soustavy. Taková aplikace dosud v ČR neexistuje.</u></p>
<p><u>Rozpočtový dopad / financování</u></p>	<p><u>Operační program Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost, SC 3.3</u></p>
<p><u>Odpovědnost</u></p>	<p><u>MPO</u></p>
<p><u>Spolupráce</u></p>	<p><u>MD</u></p>
<p><u>Termín</u></p>	<p><u>2020 – 2027</u></p>

Odůvodnění:

Cílovou skupinou pro alternativní palivo LNG jsou subjekty provozující nákladní silniční dopravu. Tyto firmy, více než jiné subjekty na trhu, požadují kontrolu nad vlastními dodávkami paliva, které je pro ně klíčovým výrobním faktorem. Z toho důvodu především větší dopravci preferují vlastní čerpací stanice nad těmi veřejnými.

Výstavba vnitropodnikových plnicích stanic na LNG je dle našeho názoru dalším logickým krokem pro rozšiřování infrastruktury LNG stanic poté, co v roce 2021 již budou v provozu první veřejné plnicí stanice. Toto opatření přispěje k rychlejšímu rozšíření LNG jakožto alternativního paliva v nákladní dopravě.

V rámci dosavadních jednání o podobě budoucího OP TAK 2021 – 2027 zástupci MPO vyjádřili svou podporu tomuto návrhu a souhlasili s jeho zařazením do tohoto OP.

Tato připomínka je zásadní.

25. Ke kapitole 8.3 – Přímé pobídky pro budování infrastruktury pro alternativní paliva

Požadujeme doplnit novou kartu opatření *prověřující výstavbu dobíjecí infrastruktury na majetku SŽDC*. Cílem daného opatření by mělo být prověření realizovatelnosti požadavků infrastruktury dobíjecích stanic na nově budovaných či modernizovaných parkovacích plochách v přednádražích na veškerou infrastrukturu a zařízení SŽDC.

Odůvodnění:

V souvislosti s předpokládaným rozvojem elektromobily lze očekávat rostoucí zájem o možnost dobíjení u vlakových nádraží, které umožní kombinaci silniční a vlakové dopravy. Podobně jako v případě majetku státu, který spravuje ŘSD, by bylo vhodné, kdyby se zpřístupnění parkovacích ploch u přednádraží, které jsou ve správě SŽDC, řešilo systémovým způsobem a usnadnilo tak budování veřejné dobíjecí infrastruktury a naplnění cílů NAP CM v této oblasti.

Tato připomínka je zásadní.

26. Ke kapitole 8.4.1 – S18 Zvýhodněné parkování na jinak vyhrazených místech pro vozidla na alternativní paliva

Do části karty „Popis opatření“ by měla být uvedena rovněž vodíková elektrická vozidla.

Odůvodnění:

Stejně jako bateriová elektrická vozidla, jsou i vozidla na vodík lokálně bezemisní, toto opatření by se tak mělo vztahovat i na ně.

Tato připomínka je zásadní.

27. Ke kapitole 8.5.1 – S21 Začlenění čisté mobility do rámcových vzdělávacích programů na středních školách, akreditovaných vzdělávacích programů na vyšších odborných školách a akreditovaných studijních programů na vysokých školách

Do části karty „Analogické opatření v ČR“ žádáme upravit termín očekávaného přijetí RVP: „Po schválení RVP (očekáváno **do konce 1. pololetí 2020** ~~v září 2019~~) začne platit pro školy dvouletá lhůta, během které by měly upravit své školní vzdělávací programy.“

Odůvodnění:

Jedná se o formální připomínku reagující na současný stav schvalovacího procesu.

Tato připomínka je zásadní.

28. K seznamu opatření

Navrhujeme zařadit karty opatření týkajících se **zrychlení odpisů dobíjecích stanic a plnicích stanic na vodík** (případně i el. vozidel) a **snížení odvodů z pořizovací ceny elektrického služebního vozidla využívaného i pro soukromé účely**.

Odůvodnění:

Jedná se o opatření, která by mohla podstatným způsobem podpořit rozvoj čisté mobility, současně by byla bez významného negativního fiskálního dopadu. Byla během jednání nad aktualizací NAP CM rovněž diskutována, nicméně do finální verze dokumentu zařazena nebyla.

Tato připomínka je zásadní.

29. K příloze, kapitole 1.1.4

Text v prvním odstavci na str. 7 je třeba upravit takto:

*„U osobních a lehkých užitkových vozidel je referenčním rokem rok 2021 (k tomuto roku je pro všechny nové osobní automobily platný cíl 95 g CO₂/km), pro těžká užitková vozidla pak z období červenec 2019 – červenec 2020. V případě osobních a lehkých užitkových vozidel návrh definuje pojem nízkoemisního vozidla tak, že jde o vozidlo, které nepřekračuje limit 50 g CO₂/km. V případě těžkých vozidel byl tento limit **nakonec stanoven komplexněji (měl být 350 g CO₂/km-vozidlo se specifickými emisemi CO₂ o více než polovinu nižšími, než jsou referenční emise CO₂ všech vozidel podskupiny vozidel, do níž toto těžké vozidlo patří).**“*

Odůvodnění:

Úpravy vychází z nařízení EP a Rady (EU) 2019/1242 (čl. 1 a čl. 3.12).

Tato připomínka je zásadní.

30. K příloze, kapitole 2.1.1.1

Doporučujeme vypustit údaje o kapacitě baterií u FHEV a PHEV na str. 19.

Odůvodnění:

Vzhledem k rychlému vývoji elektrických vozidel nemusí být uvedené údaje nadále/do budoucna validní. Proto je lepší je neuvádět.

31. K příloze, kapitole 2.1.2.4

Doporučujeme aktualizovat informace o podpoře nákupu elektrických vozidel na Slovensku na str. 26.

Odůvodnění:

V prosinci 2019 byl spuštěn nový dotační program – např. <https://www.auto.cz/slovaci-vycerpali-vladni-dotace-na-elektromobily-za-par-minut-132503>.

32. K příloze, kapitole 3.3.4

Text v prvním odstavci na str. 61 týkající se kvót stanovených revizí směrnice 2009/33/ES by měl být upraven takto:

„(kvóta pro ČR ~~46~~41 % do konce roku 2025 a ~~70~~60 % od 2026 do 2030 z veškerých veřejných zakázek v této oblasti).“

Odůvodnění:

Text obsahuje hodnoty obsažené v původním návrhu EK, nikoliv ve finální schválené verzi směrnice.

Tato připomínka je zásadní.