



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy České republiky k Národní koncepci realizace politiky soudržnosti v ČR po roce 2020
Č. J.	61/2019
DATUM ZPRACOVÁNÍ	24. června 2019
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	+420 225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

OBCENÉ PŘIPOMÍNKY

Svaz průmyslu a dopravy ČR považuje koncepci za velmi dobře zpracovanou a děkuje Ministerstvu pro místní rozvoj ČR a ostatním resortům za možnost podílet se na tvorbě a nastavení programového období 2021-2027. Ke koncepci níže přikládáme pouze dílčí připomínky.

KONKRÉTNÍ ZÁSADNÍ PŘIPOMÍNKY K HLAVNÍMU MATERIÁLU (NKR)

1. **Ke kapitole č. 1.2.2 – Vzdělávání, str. 12**

Požadujeme vyškrtnutí bodu „*Zajištění rovného přístupu ke vzdělávání*“ v seznamu tematických podoblastí vybraných k dalšímu detailnímu řešení.

Odůvodnění:

Nesouhlasíme s takovouto formulací tematické podoblasti, a to z toho důvodu, že její zařazení nevyplývá z předchozího textu (shrnutí problémů). Pokud by měla být tato podoblast zařazena, požadujeme doplnění jejího zdůvodnění a přejmenování na „**Zajištění maximálního rozvoje potenciálu každého žáka/studenta**“.

2. **Ke kapitole č. 1.4 – SWOT analýza za tematické oblasti NKR, str. 25**

Navrhujeme upravit v rámci slabých stran *Dopravy* bod: „*nedostatečné využívání ekologicky šetrných veřejných prostředků*“, aby zahrnoval vozidla všech typů vlastnictví.

Nové znění:

„*nedostatečné využívání ekologicky šetrných **veřejných dopravních** prostředků*“

Odůvodnění:

Slabou stránkou pro rozvoj ekologické dopravy je nízké využívání ekologických vozů obecně a netýká se jen veřejných dopravních prostředků. Bod (s navrženou úpravou) lze také případně přesunout do seznamu slabých stránek *Posunu k nízkouhlíkovému hospodářství*.

3. **Ke kapitole č. 1.4 – SWOT analýza za tematické oblasti NKR, str. 25**

Do slabých stran *Dopravy* navrhujeme vložit bod: „**nedostatečná infrastruktura pro rozvoj dopravy na alternativní paliva**“.

Odůvodnění:

Chybějící infrastruktura pro alternativní paliva je jednou z hlavních překážek většího rozvoje nízkoe emisní dopravy.

4. Ke kapitole č. 1.4 – SWOT analýza za tematické oblasti NKR, str. 26

Požadujeme doplnit hlubší argumentaci nebo odstranění bodu „omezený potenciál pro vyšší rozšíření obnovitelných zdrojů“ v rámci seznamu slabých stránek *Posunu k nízkouhlíkovému hospodářství*.

Odůvodnění:

Termín „omezený potenciál“ postrádá objektivní fundament. Jak je hodnocena „omezenost“ potenciálu? Dle mnoha odborných studií je v České republice dostatečný potenciál na pokrytí až čtvrtiny energetické spotřeby ČR z OZE.

5. Ke kapitole č. 1.4 – SWOT analýza za tematické oblasti NKR, str. 26

Do slabých stran *Ochrany životního prostředí a oběhové hospodářství* naopak navrhujeme vložit bod: „**nízká připravenost na dopady klimatických změn na budoucí energetický mix ČR (především dopady sucha)**“.

Odůvodnění:

V aktuální reakci EK na český „Klimaplán“ komise mimo jiné kritizuje, že plán nedostatečně reaguje na změny klimatu a jejich dopad na energetiku.

6. Ke kapitole č. 1.4 – SWOT analýza za tematické oblasti NKR, str. 27

Navrhujeme upravit v rámci *Vzdělávání* bod: „připravenost škol na společenské změny související s konceptem *Společnost 4.0 a Průmysl 4.0*“ tak, aby zahrnoval všechny nové technologické trendy.

Nové znění:

„**připravenost škol na společenské změny související s konceptem *Společnost 4.0 a Průmysl 4.0 a dalšími technologickými trendy***“

Odůvodnění:

Vzdělávání se musí zaměřit na ty nové technologie, které nemusí být nutně zahrnuty v definici Průmyslu 4.0.

7. Ke kapitole č. 1.4 – SWOT analýza za tematické oblasti NKR, str. 28

Do příležitostí *Výzkumného a inovačního systému* navrhujeme vložit bod: „**generování inovací prostřednictvím zlepšení vazeb a spolupráce mezi podniky a VŠ/VO**“.

Odůvodnění:

Spolupráce mezi vysokými školami a výzkumnými organizacemi na jedné straně a podniky na straně druhé je jedním z největších katalyzátorů aplikovaného výzkumu a předpokladem růstu konkurenceschopnosti ČR.

8. Ke kapitole č. 1.4 – SWOT analýza za tematické oblasti NKR, str. 28

Do hrozeb *Výzkumného a inovačního systému* navrhujeme vložit bod: „**přetrvávající nízká motivace pro spolupráci a propojení VO/VŠ s firmami**“.

Odůvodnění:

Spolupráce mezi vysokými školami a výzkumnými organizacemi je v mezinárodním srovnání na velmi nízké úrovni. Pokud by se tento stav nepodařilo zlepšit, hrozí, že by ČR zaostávala v rámci realizace aplikovaného výzkumu, což by snížilo konkurenceschopnost naší ekonomiky.

9. Ke kapitole č. 1.4 – SWOT analýza za tematické oblasti NKR, str. 29

Do příležitostí *Dopravy* navrhujeme vložit bod: „**rozvoj nízkoemisní, sdílené, propojené a autonomní mobility, rozvoj chytrých měst**“.

Odůvodnění:

Nové trendy v dopravě jsou příležitostí pro výrobce i spotřebitele z hlediska životního prostředí, digitalizace, financí či bezpečnosti.

10. Ke kapitole č. 1.4 – SWOT analýza za tematické oblasti NKR, str. 29

Do hrozeb *Dopravy* navrhujeme vložit bod: „**neuchopení současných a budoucích trendů v oblasti mobility**“.

Odůvodnění:

Souvisí s předchozí připomínkou, kdy nezachycení nových trendů by ohrozilo konkurenceschopnost ČR a významně ohrozilo celý sektor dopravy a automobilového průmyslu.

11. Ke kapitole č. 1.4 – SWOT analýza za tematické oblasti NKR, str. 29

Do hrozeb *Dopravy* navrhujeme vložit bod: „**problémy se zaváděním ETCS v železniční dopravě**“.

Odůvodnění:

Zavádění ETCS je v železniční dopravě nutností. Nicméně tyto zabezpečovací technologie si žádají ohromné finanční, časové i odborné náklady. I v hromadných tendrech s výraznou množstevní slevou náklady neklesají pod 10 mil. Kč na jeden vlak. Přitom u některých vlaků převyšuje i 20 mil. Kč. Při předpokládaném počtu vlaků v ČR to může znamenat investice v řádech nejméně vyšších desítek miliard Kč. Technologiemi budou muset být vybaveny i starší vlaky, u kterých jsou tyto náklady často vyšší než náklady na kompletní rekonstrukci. Zároveň mají dopravci velký problém s nedostatečným počtem výrobců – v EU jich je jen několik. Proto i MD plánuje podporu zavádění ETCS např. kompenzacemi v objednávce dálkových spojení. Pokud bude chybět systémová podpora

ze strany státu, hrozí, že tuzemští železniční dopravci budou nakonec vytlačeni většími konkurenty ze zahraničních zemí, kde tato podpora existuje nebo si je může nadnárodní konkurence mnohem více dovolit. Jistou možností je také zavedení jednodušší regionální varianty ETCS.

12. Ke kapitole č. 1.4 – SWOT analýza za tematické oblasti NKR, str. 29

Do příležitostí *Posunu k nízkouhlíkovému hospodářství* navrhuje vložit bod: „**využívání brownfieldů (sklárky, bývalé doly, atd) pro výrobu energie z OZE**“.

Odůvodnění:

V dokumentu jsou brownfieldy na mnoha místech uvedeny jako současný problém. Podle studie Solární Asociace a EGÚ Brno je právě pro využití brownfieldů k výrobě energie z OZE velký potenciál.

13. Ke kapitole č. 1.4 – SWOT analýza za tematické oblasti NKR, str. 29

Do hrozeb *Posunu k nízkouhlíkovému hospodářství* navrhuje vložit bod: „**dopady klimatických změn na výrobu energie, například z vody a biomasy, ale i klasických zdrojů energie**“.

Odůvodnění:

Již dnes má sucho v mnoha zemích Evropy negativní dopad na energetiku. Nedostatek vody vede k tomu, že se v létě vypínají velké elektrárny. Do budoucna bude mít negativní dopad na výrobu biomasy i energie z vodních elektráren.

14. Ke kapitole č. 1.4 – SWOT analýza za tematické oblasti NKR, str. 29

Do hrozeb *Posunu k nízkouhlíkovému hospodářství* navrhuje vložit bod: „**neodůvodněné negativní vnímání určitých zdrojů energie ze strany veřejnosti**“.

Odůvodnění:

Již dnes vidíme, že politická reprezentace se bojí rozvíjet některé druhy OZE (např. solární energii) ve větším měřítku přesto, že je dnes velice levným novým zdrojem. Obáváme se, že i do budoucna může dojít k tomu, že vlády zvolí méně efektivní a více nákladnou cestu z politických důvodů.

15. Ke kapitole č. 1.4 – SWOT analýza za tematické oblasti NKR, str. 30

V rámci příležitostí *Ochrany životního prostředí a oběhové hospodářství* navrhuje v bodu: „*potenciál v uplatňování bezemisních technologií OZE pro vytápění a ohřev teplé vody*“ nahradit slovo „*bezemisních*“ slovem „**obnovitelných**“.

Odůvodnění:

Slovo "OZE" v sobě již zahrnuje pojem "obnovitelné", který má jiný význam, než "bezemisní". Navrhujeme tedy sjednotit.

16. Ke kapitole č. 4.6 – Využitelnost finančních nástrojů, str. 72

Navrhujeme změnit podmínky tak, aby budoucí programy podpořili i jiné možnosti instalace FVE než pouze na budovách, a to např. v rámci brownfieldů, bývalých skládek, parkovišť apod.

Nové znění:

„Fotovoltaické elektrárny na velkých komerčních/veřejných budovách, na jiných plochách v odběrných místech (např. parkoviště), či na brownfieldech (bývalé skládky, doly, apod.) (zvýhodněný úvěr + technické poradenství + capital rebate⁸).“

Odůvodnění:

V rámci těchto ploch existuje velký potenciál pro využití k výrobě energie z obnovitelných zdrojů.

KONKRÉTNÍ ZÁSADNÍ PŘIPOMÍNKY K PŘÍLOZE MATERIÁLU (NKR PŘÍLOHA Č. 1 – KARTY SPECIFICKÝCH CÍLŮ – ROZVOJ A ZKVALITNĚNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY)

17. K podkapitole – Věcné vymezení specifického cíle NKR, str. 315

Do podporovaných aktivit (odrážek) požaduje doplnit „zabezpečovací systémy na železnici (např. ETCS)“, případně doplnit obdobně. Alternativně lze podpořit tuto aktivitu v rámci karty *Rozvoj a zlepšení integrace dopravy* na str. 327.

Odůvodnění:

Zavádění ETCS je v železniční dopravě nutností vyplývající z evropských i národních předpisů. Nicméně tyto zabezpečovací technologie si žádají ohromné finanční, časové i odborné náklady. I v hromadných tendrech s výraznou množstevní slevou náklady neklesají pod 10 mil. Kč na jeden vlak. Přitom u některých vlaků převyšuje i 20 mil. Kč. Při předpokládaném počtu vlaků v ČR to může znamenat investice v řádech nejméně vyšších desítek miliard Kč. Technologiemi budou muset být vybaveny i starší vlaky, u kterých jsou tyto náklady často vyšší než náklady na kompletní rekonstrukci. Zároveň mají dopravci velký problém s nedostatečným počtem výrobců – v EU jich je jen několik. Proto i MD plánuje podporu zavádění ETCS např. kompenzacemi v objednávce dálkových spojení. Pokud bude chybět systémová podpora ze strany státu, hrozí, že tuzemští železniční dopravci budou nakonec vytlačeni většími konkurenty ze zahraničních zemí, kde tato podpora existuje nebo si je může nadnárodní konkurence mnohem více dovolit. Jistou možností je také zavedení jednodušší regionální varianty ETCS.

KONKRÉTNÍ ZÁSADNÍ PŘIPOMÍNKY K PŘÍLOZE MATERIÁLU (NKR PŘÍLOHA Č. 1 – KARTY SPECIFICKÝCH CÍLŮ – ZVÝŠENÍ VYUŽITÍ A DOSTUPNOSTI ALTERNATIVNÍCH PALIV V DOPRAVĚ)

18. K podkapitole – Věcné vymezení specifického cíle NKR, str. 347

Mezi podporované plnicí a dobíjecí stanice na alternativní paliva požadujeme doplnit i stanice „neveřejné“.

Odůvodnění:

Jedná se zřejmě o chybu, jelikož v textu dále a např. v rámci přípravy OP Konkurenceschopnost se s podporou neveřejných stanic počítá a zároveň se obdobně tyto stanice podporují již dnes. Pro větší využívání vozidel na alternativní paliva je nutné podporovat veřejně přístupné stanice i stanice, které jsou v podnicích včetně např. poštovních společností apod.

19. K podkapitole – Proč je daný cíl důležitý (v kontextu oblasti i v kontextu celku), str. 348

Do textu o podporovaných typech plnicích a dobíjecích stanic na alternativní paliva požadujeme doplnit i stanice „neveřejné dobíjecí stanice v podnicích“ a „dobíjecí stanice v bytových domech“.

Nové znění:

„Proto je nutno vybudovat základní síť veřejných dobíjecích a plnicích stanic pro IAD a neveřejné stanice pro autobusy s alternativním pohonem provozované v rámci VHD a také včetně vozidel na svoz komunálního odpadu provozovaných městy či smluvně technickými službami a také neveřejné dobíjecí stanice v podnicích a dobíjecí stanice v bytových domech.“

Odůvodnění:

Očekávaný rozvoj elektromobility v rozsahu 250-500 tisíc elektromobilů k roku 2030 (dle návrhu aktualizace NAP ČM) vyvolá potřebu zajištění dostatečného počtu nejen veřejných dobíjecích stanic, ale zejména neveřejných dobíjecích bodů. Dobíjení v domácnostech a bytových domech přitom bude uspokojovat podstatnou část poptávky po dobíjení. Vazba i na implementaci revidované směrnice o energetické náročnosti budov.

Dále upozorňujeme, že došlo nejen ke schválení emisních norem pro osobní vozy a LUV, ale také ke schválení nařízení stanovující emisní normy CO₂ pro HDVs (prozatím pro velká nákladní vozidla, nicméně s revizí a pravděpodobným rozšířením působnosti v roce 2022) – o 30 % oproti referenčnímu období 2019/2020, což by mělo být dále v textu doplněno.

20. K podkapitole – Strategický dokument pro daný cíl pro období 2020+, str. 351

Mezi ostatní strategické dokumenty navrhujeme doplnit „Memorandum o dlouhodobé spolupráci v oblasti rozvoje vozidel na zemní plyn pro období do roku 2025“.

Odůvodnění:

Memorandum o spolupráci v oblasti plynu je důležitým předpokladem pro rozvoj tohoto paliva a je obdobným dokumentem jako Memorandum o budoucnosti automobilového průmyslu, přestože úžeji zaměřeným.

KONKRÉTNÍ ZÁSADNÍ PŘIPOMÍNKY K PŘÍLOZE MATERIÁLU (NKR PŘÍLOHA Č. 1 – KARTY SPECIFICKÝCH CÍLŮ – VYUŽÍVÁNÍ VOZIDEL S ALTERNATIVNÍM POHONEM VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ)

21. K podkapitole – Věcné vymezení specifického cíle NKR, str. 358

Do odrážky „podpora pořízení vozidel na alternativní pohon“ požadujeme doplnit informaci o tom, že kromě dodávek e může jednat i o „vozidla veřejných služeb – např. úklidové vozy apod.“. Obdobně požadujeme doplnit i do podkapitoly *Dílčí cíle podpory* na str. 359.

Odůvodnění:

Komunální a úklidové vozy mají velký potenciál pro snížení emisí z dopravy ve městech.

KONKRÉTNÍ ZÁSADNÍ PŘIPOMÍNKY K PŘÍLOZE MATERIÁLU (NKR PŘÍLOHA Č. 1 – KARTY SPECIFICKÝCH CÍLŮ – MODERNIZACE A ZEFEKTIVNĚNÍ VÝROBY, PŘENOSU, PŘEPRAVY, DISTRIBUCE A AKUMULACE ENERGIE)

22. K podkapitole – Strategický dokument pro daný cíl pro období 2020+, str. 375

Do hlavních strategických dokumentů požadujeme doplnit „Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu“.

Odůvodnění:

Vnitrostátní plán je vypracován na základě nařízení 2018/1999 o správě energetické unie a v podstatě zastřešuje veškeré strategie v oblasti energetiky pro dané období. Návrh je schvalován EK a na dané období bude pro ČR v podstatě závazný.

23. K podkapitole – Poptávka příjemců, str. 378

K poptávce navrhujeme doplnit informace o předpokládaných nákladech na připojení výroben biometanu.

Nové znění:

„Náklady na připojení výroben biometanu vzniklých ze stávajících bioplynových stanic nebo nových biometanových stanic do distribuční soustavy případně přepravní soustavy (dle Vnitrostátního plánu v oblasti energetiky a klimatu – reálná připojitelnou cca 70 výroben) investice ve výši 700 mil. Kč.“

Odůvodnění:

Doplňujeme informace o předpokládaných nákladech na připojení bioplynových stanic na plynárenskou soustavu v dostupné vzdálenosti.

KONKRÉTNÍ ZÁSADNÍ PŘIPOMÍNKY K PŘÍLOZE MATERIÁLU (NKR PŘÍLOHA Č. 1 – KARTY SPECIFICKÝCH CÍLŮ – PODPORA VZNIKU A ZAVÁDĚNÍ INOVATIVNÍCH NÍZKOUHLÍKOVÝCH TECHNOLOGIÍ A EFEKTIVNÍ A ŠETRNÉ VYUŽÍVÁNÍ OBNOVITELNÝCH ZDROJŮ ENERGIE)

24. K podkapitole – Věcné vymezení specifického cíle NKR, str. 405

Do podporovaných aktivit (odrážek) požaduje doplnit „vývoj a implementace efektivnějších kogeneračních jednotek na metan“ a „podpora využití palivových článků“, případně doplnit obdobně.

Odůvodnění:

Jedná se perspektivní technologie pro využití plyných paliv.

25. K podkapitole – Věcné vymezení specifického cíle NKR, str. 405

Do podporovaných aktivit (odrážek) požaduje doplnit i „podpora výroby bioLNG v malých kapacitách – využití bioplynových stanic nepřipojitelných do soustav“, případně doplnit obdobně.

Odůvodnění:

U bioLNG se jedná o způsob pro využití potenciálu bioplynových stanic vzdálených od plynárenské infrastruktury.

26. K podkapitole – Strategický dokument pro daný cíl pro období 2020+, str. 408

Do hlavních strategických dokumentů navrhujeme doplnit „**Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu**“ a „**Národní akční plán čistá mobilita (aktualizace 2019)**“.

Odůvodnění:

Jedná se o relevantní důležité dokumenty.