



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy České republiky k Návrhu Programového dokumentu Operačního programu Doprava 2021–2027
Č. J.	52/2021
DATUM ZPRACOVÁNÍ	15. července 2021
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	225 279 201
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz

Svaz průmyslu a dopravy České republiky (SP ČR) spolu se Svazem dopravy České republiky (SD ČR) požaduje úpravy Operačního programu Doprava 2021-2027 dle připomínek níže uvedených.

**Na železnici by mělo dojít k dostatečné podpoře obnovy železničních kolejových vozidel, zejména hybridních, podpoře vybavení železničních vozidel ETCS, přestavbě vozidel na 25 kV/50 Hz, implementaci systémů v souladu s TSI TAP a např. i podpoře pro vlečky.**

**V rámci podpory alternativních paliv a plnicích a dobíjecích stanic je zásadní se více soustředit na rychlodobíjecí stanice s vyšším výkonem, zároveň je potřeba zvýšit důraz na stanice pro segment těžkých užitkových vozidel (nákladní vozidla, autobusy).**

Zároveň žádáme, aby během vypořádání došlo k podrobnějšímu vysvětlování reakce na naše připomínky. Obsáhlejší vysvětlení by mnohdy napomohlo k lepší orientaci v rámci samotného programového dokumentu

## KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

### 1. K celkovému rozdělení alokace OP Doprava 2021-2027

**Alokace určená pro železniční dopravu je nedostatečná.**

**Celkový objem prostředků OPD3 dosahuje hodnoty cca 125 mld. Kč, přičemž ve prospěch železniční dopravy je alokováno pouze cca 28 %. V porovnání s dobíhajícím OPD2, kde dosahovala podpora ve prospěch železniční dopravy cca poloviny prostředků, se jedná o zásadní snížení prostředků pro železnici. Přitom také právě železniční doprava a její podpora by měla zásadním způsobem přispět k naplnění cílů tzv. Zelené dohody pro Evropu.**

Zároveň je třeba uvést, že oproti původnímu plánu z března 2020 byla alokace OPD3 posílena o 28,2 mld. Kč, nedošlo ale k významnějšímu posunu u železniční dopravy. Nelze také argumentovat tím, že tento nepoměr vyřeší CEF2, jelikož v něm také nebude docházet k podpoře některých nezbytných oblastí jako je např. nákup železničních kolejových vozidel.

Základním výchozím dokumentem pro tvorbu Operačního programu Doprava 2021–2027 je Národní koncepce realizace politiky soudržnosti v ČR po roce 2020. Jako strategický cíl si v této koncepci Česká republika vytyčila „*Efektivní dostupnou a k životnímu prostředí šetrnou dopravu*“. Pro Českou republiku je

jednoznačnou prioritou rozvoj páteřní, příměstské a městské dopravní infrastruktury a udržitelné dopravy, což umožní lepší propojení mezi regiony a mezi Českou republikou a ostatními státy EU.

Období	Železniční infrastruktura (mld. EUR)	Silniční infrastruktura (mld. EUR)	Udržitelná mobilita a alternativní paliva (mld. EUR)	Celkem (mld. EUR)
2014-2020	2,3	2,1	0,1	4,5
2021-2027	0,9	2,9	0,9	4,7

Zdroj: výpočet ACRI na základě předmětných dokumentů OPD2 a OPD3

V novém programovacím období však dle výše uvedené tabulky dochází k přesunu finančních prostředků na silnici a její další prioritizaci. To je v rozporu s tím, co je deklarováno v úvodu operačního programu.

**Je třeba přesunout priority směrem k udržitelným dopravním řešením a přehodnotit plán projektů, aby byl zajištěn modální přechod od silniční dopravy k železnici a čisté městské mobilitě. Na základě stávajících specifických cílů v návrhu Operačního programu Doprava je výše silničního krytí více než dvojnásobná oproti železnici a tento nevyvážený přístup odráží odpovídající ukazatele z hlediska modernizace dopravní sítě.**

**Tato připomínka je zásadní.**

## **2. K podpoře železničních kolejových vozidel**

V rámci OPD3 **není dlouhodobě podporována obnova vozového parku** s odkazem na nedostatek finančních prostředků. Díky úspěšným vyjednáním ČR a následným rozhodnutím vlády o rozdělení alokace určené pro ČR se ale **nakonec povedlo pro nový Operační program Doprava 2021-2027 získat výrazně více prostředků (oproti plánu z dubna 2020 jde o navýšení o 28 mld. Kč, tedy o 29 %)**. OPD3 má tak dokonce vyšší celkovou alokaci než dobíhající OPD2. Proto bychom Vás chtěli opakovaně **požádat o podporu nových železničních kolejových vozidel – to je nutné zejména v ŽKV na alternativní paliva – vozidel hybridních, BEMU a HMU.**

Tuto žádost bychom pak chtěli vznést i v kontextu odstranění podpory na nákup nových ŽKV pro regionální dopravu v rámci Národního plánu obnovy/RRF a velmi nejasným možnostem podpory v rámci Modernizačního fondu.

**Ačkoliv je OPD3 určen primárně pro infrastrukturu, přesto zastáváme názor, že i zde by měl být prostor pro synergické projekty v podobě dotací na nové ŽKV. Podpora pořízení nových ŽKV by zároveň pomohla lépe vyvážit i zaměření samotného programu.**

Je nutno si uvědomit, že investice do infrastruktury se bez adekvátní odpovědi na straně vozidel k dosažení cílů vytyčených EU nepovedou. Stejně tak je potřeba zmínit, že v případě okolních států dochází také k podpoře obnovy vozového parku za přispění dotací z evropských fondů, a to v podstatně větší míře než v případě ČR. V železnici navíc je jedním ze základních cílů dekarbonizace. Tu nelze dosáhnout pouhou modernizací vozidel, nýbrž nákupem nových vozidel na elektřinu či alternativní palivo.

Touto cestou tedy oficiálně požadujeme nápravu situace a navýšení investičních prostředků do železniční dopravy a ve prospěch železničních dopravců v rámci Operačního programu Doprava 2021-2027. Zároveň nabízíme spolupráci při konkrétnějším určení podpory nákupu kolejových vozidel.

Zároveň upozorňujeme, že nákup železničních kolejových vozidel je či bude podporován i v okolních zemích **včetně Polska, Maďarska, Slovenska a Německa**, zejména s důrazem na podporu alternativních paliv. **Proto je potřeba zajistit tuto podporu i v České republice, aby tuzemští dopravci nebyli vůči v nerovném postavení vůči dopravcům ze sousedních zemí.**

**I při argumentaci nedostatečnými prostředky OPD, což tak jako tak rozporujeme, je nutné alespoň umožnit v rámci OPD tuto podporu bez jasně určené částky. V případě změny priorit a alokací by jinak již tato podpora nebyla možná.**

**Tato připomínka je zásadní.**

### **3. K podpoře rychlodobíjecích stanic**

Na str. 19, 37 a 58 by text měl reflektovat potřebu **zaměřit se ve větší míře i na rychlodobíjecí infrastrukturu** (pro rozptýlení obavy uživatelů elektrických vozidel a usnadnění praktického využívání těchto vozidel). Tento záměr byl nakonec potvrzen i v rámci květnového vypořádání ze strany MD. Dovolujeme si doplnit, že **v případě rychlodobíjecích bodů je třeba myslet na všechny segmenty – těžká užitková i osobní a lehká užitková vozidla**. V současnosti je dle statistiky MPO/CDV v ČR 1310 veřejných dobíjecích bodů, z čehož pouze 78 je s vyšším výkonem.

Navrhujeme tedy text doplnit následovně:

- str. 19 „*S ohledem na výše uvedené je žádoucí, aby se v rámci OPD3 pokračovalo v podpoře rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva, a to konkrétně tedy dobíjecích stanic **(s větším zaměřením na dobíjecí stanice s vyšším výkonem)** a plnicích stanic na vodík a LNG.*“
- str. 37: „*Plánované intervence v oblasti čisté mobility budou zaměřeny především na rozvoj infrastruktury pro elektromobilitu a jiná alternativní paliva (vodík, LNG, biometan/bioCNG) a to zejména na infrastrukturu veřejně přístupných dobíjecích **(s důrazem na rychlodobíjecí)** a plnicích stanic.*“
- str. 58: „*Plánované intervence v oblasti nízkoemisní a bezemisní mobility v městských oblastech budou zaměřeny především na rozvoj infrastruktury pro elektromobilitu a jiná alternativní paliva (vodík, LNG) a to zejména na infrastrukturu veřejně přístupných dobíjecích **(s důrazem na rychlodobíjecí)** a plnicích stanic.*“

**Tato připomínka je zásadní.**

### **4. K problematice těžkých užitkových vozidel**

V samotných návrzích opatření (ač v úvodu dokumentu naznačeno) by měl být řádně reflektován segment **těžkých užitkových vozidel** (nákladní vozidla, autobusy).

V souvislosti s cílem EU stát se klimaticky neutrální do roku 2050 bude docházet ke zpřísnění emisních cílů CO<sub>2</sub> pro vozidla, včetně těžkých užitkových. Navíc nový návrh nařízení o zavádění infrastruktury pro

alternativní paliva stanovuje povinné cíle i v tomto segmentu ([https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/revision\\_of\\_the\\_directive\\_on\\_deployment\\_of\\_the\\_alternative\\_fuels\\_infrastructure\\_with\\_annex\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/revision_of_the_directive_on_deployment_of_the_alternative_fuels_infrastructure_with_annex_0.pdf)). **Infrastruktura pro alternativní paliva však v oblasti těžké nákladní a dálkové autobusové dopravy v ČR prakticky neexistuje.** V případě autobusů se nám nejedná o neveřejnou infrastrukturu pro veřejnou přepravu osob, na kterou budou alokovány prostředky z jiných zdrojů, ale o **infrastrukturu pro vozidla soukromých přepravců, zájezdové autobusy atp.**

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **5. K podpoře vodní dopravy**

Žádáme o podporu vodní dopravy v rámci OPD3.

Vynechání vodní dopravy – infrastruktury – z podpory v OPD3 není správné a systémové. Je to také v přímém rozporu s platnými dokumenty: *Bílá kniha – plán jednotného evropského dopravního prostoru*, *NAIADES II* a připravované *NAIADES III* či *Dopravní politikou ČR* apod.

Proto požadujeme zahrnout i vodní dopravu do programu OPD III jako jeden z dopravních módů, na který se má převést část dopravy.

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **6. Ke kapitole 2 a popisu cílů NAP ČM**

Na str. 9 je v rámci seznamu strategických dokumentů stále **nesprávně uveden počet vozidel na zemní plyn**, na které se cílí v současně platném NAP CM.

Text by měl být upraven následovně:

*„Cílem této strategie je dosáhnout do roku 2030 mj. 220 tisíc elektrických vozidel v dolní hranici **(500 tisíc v horní hranici)**, **35 tisíc vozidel na CNG, 5 tisíc vozidel na LNG a 40–50 tisíc osobních vodíkových vozidel a stejného počtu vozidel na zemní plyn.**“*

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **7. Ke kapitole 2.1.1.1.1 a požadavkům v TSI**

V rámci 2.1.1.1.1 je uvedeno „*Podpora železničních kolejových vozidel bude realizována za účelem splnění požadavků uvedených v TSI jako je snížení škodlivých emisí z dopravy, digitalizace a automatizace*“.

**Žádáme předmět podpory blíže specifikovat**, podobně jako tomu je u vymezení podporovaných aktivit v rámci dotací do infrastrukturních projektů.

**Tato připomínka je zásadní.**