



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy České republiky ke Koncepti nákladní dopravy pro období 2024 – 2035
Č. J.	107/2023
DATUM ZPRACOVÁNÍ	13. prosince 2023
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta
TELEFON	225 279 201
E-MAIL	<a href="mailto:jsebesta@spcr.cz">jsebesta@spcr.cz</a>

Svaz průmyslu a dopravy ČR (SP ČR) navrhuje opatření na podporu jednotlivých dopravních módů, jakož i kombinované dopravy. Nutné je jasně podpořit pořizování nízkoemisních vozidel i výstavbu a modernizaci železniční infrastruktury.

### KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY K VÝCHODISKŮM A NÁVRHOVÉ ČÁSTI

#### 1. Ke kapitole 1.1.2. (ke kombinované dopravě)

Pokud je revidovaná směrnice o kombinované dopravě „klíčová“, pak navrhované změny ve směrnici nepředstavují dostatečnou motivaci pro silniční dopravce a jejich zákazníky, aby zvažovali využití kombinované dopravy.

Je nutné jednak zjednodušit procesy, včetně určování toho, kdy se jedná o kombinovanou dopravu, jednak i vložit skutečnou motivaci formou podpory pořízení jednotek, snížení poplatků za použití silnic a odstranění „kabotážních“ překážek v místech svozu a rozvozu.

Podpora pořizování dopravních prostředků pro kombinovanou dopravu by neměla být odkládána na nějakou „další fázi“, jak avizuje kapitola 2.3.2.4. Je nutné s ní začít co nejdříve.

SP ČR v rámci pozice k revizi směrnice o kombinované dopravě dále upozorňuje, že 40% cíl snížení negativních externalit není ideální způsob definice kombinované dopravy. Obáváme se, že 40% cíl může být v budoucnu příliš přísný a že vykazování může být příliš administrativně náročné. Podrobnější stanovisko SP ČR k revidované směrnici je dostupné zde –

<https://www.spcr.cz/aktivity/stanoviska/16447-stanovisko-k-navrhu-revidovane-smernice-o-kombinovane-doprave>

#### Odůvodnění:

Bez podpory na straně nákladů silničních dopravců a tím i zákazníků a bez provozně jednoduchého svozu a rozvozu nemusí dojít k dostatečnému převodu na kombinovanou dopravu.

**Tato připomínka je zásadní.**

#### 2. Ke kapitole 1.2.4. (k podpoře silniční nákladní dopravy)

V části textu 1.2.4. souvisejícího se silniční dopravou žádáme o zpřesnění, že text hovoří o podpoře silniční nákladní dopravy.

Návrh nového znění:

*„Příslušná dobíjecí a vodíková infrastruktura je bezesporu nezbytnou podmínkou pro rozvoj bezemisní a nízkoemisní mobility v nákladní dopravě. Tato podpora však sama o sobě nemůže zajistit, aby se čistá mobilita v tomto sektoru vyvíjela pokud možno podobně jako v jiných státech EU. Jak vyplývá z predikce vývoje v této oblasti v podmínkách ČR, se kterou pracuje aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility, bez přímé i nepřímé podpory nákupu silničních vozidel, bude ČR v rozvoji tohoto segmentu trhu za ostatními státy EU značně zaostávat. V rámci této připravované aktualizace NAP CM ČR se proto uvažuje o podpoře ZEV a LEV a to hned ve dvou rovinách:*

1. *přímá podpora – dotace na nákup nových bezemisních bateriových nákladních vozidel,*
2. *nepřímá podpora – ~~možná~~ nižší sazba mýtného pro ZEV.“*

Odůvodnění:

Souhlasíme s tím, že je nutné pomocí snížení samotné pořizovací ceny daného vozidla motivovat české dopravce k pořizování nízkoemisních vozidel v masivnějším měříku. Kromě toho bez podpory je ohrožena samotná existence českých dopravců, pokud podpora ZEV bude realizována v ostatních státech EU, což už se děje. Nedílnou součástí podpory by mělo být i snížení mýtného – jak se v Koncepti správně konstatuje, směrnice umožňuje až o 75 %. To by se mělo v koncepci objevit jako strategický cíl, nejen jako konstatování.

**Tato připomínka je zásadní.**

**3. Ke kapitole 2.2.3. a 2.4.2. (ke gigalinerům)**

V části textu 2.2.3. a 2.4.2. žádáme více vyhodnotit roli delších a kapacitnějších silničních vozidel (ekotrucků, gigalinerů). Je třeba se důkladněji zabývat výhodami i nevýhodami jejich případného využití, možnostmi vhodného nasazení i případnou potřebou regulace tohoto nasazení.

Odůvodnění:

Delší soupravy (tzv. gigalinerů) by při využívání pro přepravu věcí, které nejsou typické a vhodné pro přepravu železnicí a pro častou manipulaci, měly být ekologické, jelikož by v těchto případech neohrožovaly převod nákladní dopravy ze silnice na železnici. Nemělo by docházet ani k vyššímu opotřebením komunikací, protože tyto soupravy se provozují v drtivé většině bez zvýšených požadavků na tonáž, jde o objem zboží, ne o hmotnost.

Gigalinerů, i při dodržení stávajících povolených hmotností pro soupravu a nápravy, tedy mohou být rychlou a relativně snadnou cestou ke snížení emisí v silniční dopravě, pokud bude efektivními opatřeními zabráněno případným negativním dopadům.

**Tato připomínka je zásadní.**

#### 4. Ke kapitole 2.2.4. (k pořizování vozidel)

V části textu 2.2.4. navrhuje upravit text týkající se podpory pořizování vozidel.

Návrh nového znění:

*„Výnosy z prodeje emisních povolenek*

...

*Je proto nutné na základě zpracovaného odůvodnění přidělit část výnosu z prodeje emisních povolenek též resortu doprava, a to zejména:*

- *jako příspěvek do Státního fondu dopravní infrastruktury určený k podpoře strategických projektů k podněcování k přechodu na ty způsoby dopravy, které produkují nízké emise uhlíku, a na veřejnou hromadnou dopravu (integrace ČR do Evropského vysokorychlostního železničního systému podle návrhu Nařízení EU o TEN-T a zvyšování kapacity tratí Evropského konvenčního železničního systému potřebné pro převedení nákladní dopravy ze silnic na železnice podle Sdělní COM (2019) 640,*
- *k podpoře provozu bezemisních elektrických ~~kolejových~~ vozidel, která jsou vůči vozidlům se spalovacími motory diskriminována současnou nesymetrií plateb emisních povolenek. V ceně elektrické energie (i pro dopravní prostředky) již jsou zahrnuty emisní povolenky EU ETS, avšak v ceně fosilních uhlovodíkových paliv pro dopravní prostředky (motorová nafta, automobilový benzín) budou emisní povolenky zahrnuty až od roku 2027 v rámci systému EU ETS. K naplnění cílů ČR v oblasti úspor energie a emisí je rozumné tento demotivační moment odstranit vhodnou kompenzací, cílenou ~~zejména~~ do oblasti veřejné dopravy (elektrická železnice a městské dopravní podniky), **ale také dopravy nákladní a osobní.**“*

Odůvodnění:

Dekarbonizaci dopravy nelze zajistit pouze převodem ze silnice na železnici. Vzhledem k podílu silniční nákladní dopravy téměř 80 % (76,6 % za rok 2021) na celkových přepravách je nutné podporovat pořizování ekologických i silničních vozidel ze všech zdrojů, které jsou k dispozici.

**Tato připomínka je zásadní.**

#### 5. Ke kapitole 2.3.2.1. (k terminálům)

Žádáme upravit text týkající se vzdáleností terminálů kombinované dopravy.

Návrh nového znění:

*„Dalším důležitým předpokladem pro kontinentální přepravy, který přímo souvisí s principem neutrality, je regionální princip. Každý terminál musí mít atrakční obvod, v rámci kterého si nebude konkurovat s jiným terminálem, **který by byl podpořen z veřejných zdrojů.** Vzhledem ke srovnání a rozvozu elektrickými silničními vozidly by měl být tento atrakční obvod o poloměru do **1080 km v případě dnes standardizovaných terminálů kombinované dopravy. Budoucí nová místa pro rychlý modal-shift by měla být budována s ohledem na geograficky nejvýhodnější polohu tak, aby bylo maximálně využito výhod z každého dopravního módu.**“*

Odůvodnění:

Nelze diktovat v jaké vzdálenosti od terminálu kombinované dopravy má vzniknout jiný terminál KD, pokud je to soukromá investice. Pokud je spolufinancovaná z veřejných prostředků, pak je to naopak žádoucí.

Zároveň navrhuje u klasických terminálů kombinované dopravy podpořených veřejnými prostředky zvýšení vzdálenosti.

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **6. Ke kapitole 2.4.3. (k podpoře silniční nákladní dopravy)**

Do části 2.4. „Řešení problémů silniční nákladní dopravy“ – 2.4.3. „Alternativní pohony“ je nutno doplnit: **„Byla identifikována 2 klíčová opatření, resp. jejich kombinace, která mohou zajistit postupné pořízování bezemisních (elektrických) vozidel. Snížení provozních nákladů úlevou v mýtném poplatku a přímá dotace na pořízení vozidla.“**

- 1. Vytvoření dotačního programu pro krytí části rozdílu v pořizovací ceně bezemisního elektrického vozidla kategorie N2 nebo N3 vůči ceně konvenčního (dieselového) vozidla. Stanovení procentuálního podílu na rozdílu v ceně (až do výše 80 %), případně stropu ve výši poskytované dotace na 1 vozidlo může být v okamžiku vyhlášení a v dalších výzvách programu upravováno podle vývoje cen, cen energií a dalších vlivů.**
- 2. V rámci novely zákona 13/1997 o pozemních komunikacích je třeba stanovit zmocnění pro Ministerstvo dopravy, aby při nastavování sazeb mýtného formou nařízení vlády byla pro bezemisní vozidla stanovena o 70% nižší cena než pro standardní vozidla. Přijetí novely zákona 13/1997 a následně pak příslušného nařízení vlády 240/2014.“**

Odůvodnění:

Vzhledem k podílu silniční dopravy na celkové přepravě zboží (téměř 80 %) je naprosto nezbytné podpořit silniční dopravce v pořízování nízkoemisních vozidel.

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **7. K nové kapitole 2.5. (k chybějící kapitole železniční dopravy a její podpoře)**

Žádáme kvůli vyváženosti s ostatními druhy dopravy **doplnit novou kapitolu věnovanou železniční dopravě.**

*Prioritní stavby v navržené kapitole 2.5.2. je potřeba finančně zajistit a ukotvit v čase a toto uvést v desetiletém Plánu železničních staveb. To samé platí pro prioritní elektrizační stavby.*

Číslování kapitol je pak třeba upravit tak, aby novou kapitolu s číslem 2.5. následovala vodní doprava 2.6. a další kapitoly.

Znění nové kapitoly:

**„2.5. Železniční doprava**

*Nutnou podmínkou zachování a rozvoje průmyslu v ČR je dekarbonizace dopravy. A to jak z důvodu ochrany klimatu, tak pro odstranění závislosti ČR a EU na importu ropných paliv, tak i z důvodu zvýšení kvality ovzduší ve městech a humanizace měst. Nezbytnou podmínkou k reálné zjistitelnosti energie pro nákladní dopravu při substituci ropných paliv (v současnosti spotřebuje nákladní doprava zhruba polovinu z celkové spotřeby energie uhlovodíkových paliv pro dopravu v ČR v úrovni cca 80 TWh/rok) elektrickou energií je zásadní snížení energetické náročnosti dopravy.*

*Nástrojem ke snížení energetické náročnosti dopravy, což je základní podmínkou reálnosti dekarbonizace dopravy, je vyšší zapojení železnice do plnění úloh nákladní dopravy.*

*Skutečnost, že železniční vozidla jsou vodivým spojením s kolejnicí uzemněna, umožňuje napájet elektrické lokomotivy vysokým napětím 25 kV, což je jednoduché (jednostopé trakční vedení), levné (nízké vodivé průřezy), vysoce výkonné, vysoce hospodárné (minimální ztráty) a všeobecně použitelné pro nákladní i osobní dopravu a mezinárodně unifikované (interoperabilita). V současné době (rok 2022) zajišťuje v ČR elektrická vozba 88 % dopravních výkonů nákladní dopravy na tratích SŽ.*

*Ve srovnání s ostatními druhy pohonu je účinnost elektrické trakce při liniovém elektrickém napájení nejvyšší a nevyžaduje komplikované ukládání energie.*

*Snížení energetické náročnosti dopravy je základním podmínkou pro reálné uskutečnění její dekarbonizace, a to zejména na straně zdrojů (zajištění dostatku elektrické energie pro náhradu importovaných fosilních paliv, zejména ropných). Cestou k tomu je zvýšení výkonnosti a využitelnosti nákladní železniční dopravy v elektrické trakci.*

*K tomu nezbytná opatření jsou popsána v následujících kapitolách.*

### **2.5.1. Koordinace investic**

*Na rozdíl od silniční dopravy, ve které jsou téměř všechny dálnice, silnice i místní komunikace využitelné prakticky veškerými vozidly, je v železniční dopravě situace složitější. Kompatibilita železničních tratí a železničních vozidel není jednoduchým tématem, parametry tratí a vozidel spolu souvisejí. K tomu, aby mohly být investice dopravců do rozvoje parku vozidel koordinovány s investicemi Správy železnic (SŽ) do rozvoje železničních tratí, potřebují dopravci znát reálné investiční plány SŽ.*

*Ve snaze řešit toto téma doplnilo na návrh SP ČR i HK ČR Ministerstvo dopravy letos v červnu do Dopravní sektorové strategie text:*

*„Pro ochranu investic státu (Správy železnic) do modernizace železničních tratí, pro ochranu investic dopravců do nákupu vozidel, i pro minimalizaci nákladů z veřejných rozpočtů (státu, krajů, obcí) do objednávky veřejné dopravy je nutností soulad parametrů tratí a vozidel. Kromě tvorby akčních plánů bude proto pro železnici, v souladu s praxí v řadě zemí EU, také v ČR zaveden každoročně postupně doplňovaný závazný Plán železničních staveb na období nejbližších deseti let.“*

*Nyní je potřeba tento text Dopravní sektorové strategie naplnit. A to vytvořením a zveřejněním desetiletého investičního plánu železnic, a to včetně plánu elektrizace a konverze.*

### **2.5.2. Posílení přetížených tratí**

*Nákladní železniční doprava v elektrické vozbě má ve srovnání s ostatními druhy přepravy nižší energetickou náročnost. Je proto celospolečensky nežádoucí, že železnice v současnosti není schopna*

některé přepravy z kapacitních důvodů v náležitě kvalitě zajistit. Je realitou, že 90 % nákladní dopravy je v ČR soustředěno na pouhých 20 % železničních tratí, které jsou dopravně přetíženy. K posílení jejich kapacity, respektive k jejich odlehčení paralelními trasami jízdy vlaků, což jsou nutná opatření pro rozvoj nákladné železniční dopravy, jsou rozhodující zejména stavby:

- modernizace Plzeň – Domažlice – DE,
- modernizace Nymburk – Mladá Boleslav,
- modernizace Choceň – Velký Osek – Lysá nad Labem,
- modernizace Dřísy – Neratovice – Kralupy,
- modernizace Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice,
- Libeňský přesmyk,
- VRT Polabí Praha – Poříčany – Světlá nad Sázavou (k odlehčení konvenční sítě),
- VRT Moravská brána Prosenice – Ostrava (k odlehčení konvenční sítě).

Finanční zajištění těchto staveb je prioritní a bude uvedeno v desetiletém Plánu železničních staveb (viz kapitola 2.5.1.).

### **2.5.3. Rozvoj liniové elektrizace**

Do plnění úloh nákladní železniční dopravy je nutno zapojit i další tratě, a to jejich elektrizací. Elektrická vozba je pro nákladní dopravu standardem, přechod nákladních vlaků na neelektrizované tratě je spojen s růstem provozních nákladů i s poklesem výkonnosti a produktivity, proto nákladní doprava z neelektrizovaných železničních tratí prakticky vymizela. Podle statistik SŽ zajišťují elektrizované tratě (34 % délky železniční sítě v ČR) přes 95 % dopravních výkonů a neelektrizované tratě (66 % délky železniční sítě v ČR) zajišťují jen necelých 5 % dopravních výkonů. To je potřeba změnit.

MD připravilo a v listopadu 2023 schválilo programový dokument Koncepte rozvoje elektrické trakce, podle kterého má být v ČR liniově elektrizováno (prakticky výhradně již jednotným systémem 25 kV) dalších 2 500 km železničních tratí.

Finanční zajištění těchto elektrizačních staveb je prioritní a bude uvedeno v desetiletém Plánu železničních staveb (viz kapitola 2.8.1.).

### **2.5.4. Jednotlivé vozové zásilky**

Nákladní železniční doprava funguje ekonomicky nejefektivněji při vozbě ucelených vlaků. To však nesmí vést k tomu, aby nákladní železniční doprava zdegenerovala jen do podoby vozby ucelených nákladních vlaků. Proto je potřeba programově rozvíjet systém jednotlivých vozových zásilek, a to zejména:

- udržováním a rozvojem nakládkových ploch v železničních stanicích,
- technologiemi pro horizontální překládku železnice/silnice,
- podporou pořízení dvouzdrojových (duálních) lokomotivy trolej/diesel, univerzálně použitelných na elektrizovaných i neelektrizovaných tratích,
- využitím motivačních ekonomických nástrojů (výrazná sleva z poplatku za použití dráhy)

### **2.5.5. Vlečky**

Žádoucí je nadále podporovat udržování provozuschopnosti a rozvoj železničních vleček. A to jak jejich revitalizací, tak i vstřícným kroky na návazné železniční síti (například: liniová elektrizace).“

#### Odůvodnění:

Železniční nákladní dopravu je třeba výrazně rozvíjet, řešit specifické bariéry a také investice, což je třeba v Konceptci nákladní dopravy zohlednit.

Přestože se kapitola 2.3 (Multimodální přístup k nákladní dopravě) zabývá ve velké části železniční nákladní dopravou, priority (potřebu investic, bariéry, směry rozvoje apod.) hodnotí z pohledu multimodální dopravy a nevěnuje se dopodrobna situaci na železnici a jejím potřebám.

Proto je nutné doplnit samostatnou kapitolu věnující se železnici po vzoru ostatních dopravních módů.

**Tato připomínka je zásadní.**

#### **8. Ke stávající kapitole 2.5. a 3.1.1. (k vodní dopravě)**

Žádáme o představení možných řešení úkolu „zajištění přístupových cest pozemní dopravy do přístavů bez dopravních závad“, naplnění „potenciálu vodní nákladní dopravy a možnosti rozvoje“.

Žádáme také o zajištění financování udržitelné vodní dopravy.

Zároveň žádáme v Konceptci nákladní dopravy jasně stanovit, do kdy by měla být samotná Koncepce vodní dopravy vypracována a schválena.

Je třeba více akcentovat udržitelnost páteřních tras pro těžkou a nadměrnou dopravu a řešit neustálé zhoršování a odpojování přístavů (včetně přístavů v TEN-T) od dopravního napojení.

V kapitole by také mělo být vysvětleno, jak bude ČR usilovat o splnění cíle vybudování hlavní sítě TEN-T ve vodní dopravě.

#### Odůvodnění:

V Konceptci v kapitole 2.5. je stanoveno „Potenciál vodní nákladní dopravy a možnosti dalšího rozvoje je podrobněji řešen v Konceptci vodní dopravy pro období let 2016 – 2023 a současně bude zohledněn v připravované Konceptci vodní dopravy pro nadcházející období.“ a „Důležitým úkolem dopravní politiky na regionální úrovni je zajištění přístupových cest pozemní dopravy do přístavů bez dopravních závad.“.

Protože další KVD má být již od roku 2024 a protože bariéry rozvoje vodní dopravy mají zásadní dopad na další rozvoj nákladní vodní dopravy, měla by samotná Koncepce nákladní dopravy nastínit další řešení a stanovit jasný harmonogram přijetí KVD.

K financování – V kapitole 3.1.1. Programy na podporu udržitelné dopravy je uvedeno „Program na podporu udržitelnosti nákladního lodního parku (aktuálně schválená veřejná podpora rozhodnutím EK na období 2023-2027)“. To ale není pravda, vodní doprava nedostane ani 40 mil. Kč na rok 2023-2024, neexistují programy na alternativní bezemisní plavidla a není řešena podpora nových plavidel, bez které to nepůjde.

**Tato připomínka je zásadní.**

## 9. Ke kapitole 3.1.2. (k city logistice)

Jestliže Koncepce nákladní dopravy je plánována do roku 2035, proč už zde nejsou koncepční řešení a návrhy v oblasti city logistiky? Žádáme doplnit.

Odůvodnění:

Vypadá to, že se s vyřešením city logistiky defacto nepočítá, neb v bodě 3.1.2. se praví:

„Vzhledem k tomu, že organizace městské logistiky umožní významným způsobem řešit problémy dopravy ve městech a výrazně tak snižovat externalitu v městské dopravě bude nutné do budoucna navrhnout způsob podpory pro města, která připraví kvalitní projekt pro městskou logistiku.“

**Tato připomínka je zásadní.**

## KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY K VYHODNOCENÍ A ANALYTICKÉ ČÁSTI

### 10. Ke kapitole 2.3.1. (k železniční dopravě)

Žádáme doplnit tučně vyznačený text týkající se důvodu omezené kapacity:

„Zcela nedostatečná je rovněž kapacita pro nákladní dopravu v pražském železničním uzlu a v jeho okolí, složitá je rovněž situace v brněnském železničním uzlu, **a to z důvodu výrazně posilující příměstské osobní dopravy, které v případě pražského uzlu a 10 min. taktu zcela vylučuje v denní době nákladní dopravu z průjezdu Prahou, a přitom pro nákladní dopravu jiná alternativní trať není.**“

**Tato připomínka je zásadní.**

### 11. Ke kapitole 2.4.5. (k podpoře silniční nákladní dopravy)

V části 2.4. „Hlavní problémy nákladní silniční dopravy“ – 2.4.5. „Alternativní pohony“ je nutno zdůraznit také problém s nedostatkem registrovaných bezemisních nákladních vozidel.

Navrhujeme doplnění nového textu:

**„Počet registrovaných bezemisních (dnes jen bateriových elektrických) nákladních vozidel ČR je v současnosti na velmi nízké úrovni (3 nákladní vozidla kategorie N2 a 14 nákladních vozidel kategorie N3). Pokud v tomto směru nedojde v příštích letech ke změně pak se provozovatelům dobíjecích stanic (i přes dotační podporu na jejich výstavbu z OPD) nevyplatí budovat kapacitní dobíjecí infrastrukturu dle požadavků nařízení AFIR a ČR tak bude mít vážný problém požadavky uvedeného nařízení plnit. Je třeba proto vytvořit systém nejen přímých pobídek (podpora samotného pořízení bezemisního nákladního vozidla), ale i pobídek nepřímých.“**

Odůvodnění:

Požizovací cena elektrických (do budoucna i vodíkových) nákladních vozidel je v porovnání se standardním dieselovými kamiony na úrovni dvojnásobku až trojnásobku. Bez výrazného snížení nejen samotné pořizovací ceny daného vozidla ale i celkových nákladů vlastnictví nelze dosáhnout toho, aby si čeští dopravci začali tato vozidla v masivnějším měříku pořizovat a byl tak naplněn střední scénář, tj. 6000 vozidel N2 a N3 v provozu v roce 2030. Ten je důležitý i pro celý eko-systém, zejména využití dobíjecích stanic podle nařízení AFIR. Důležité je také to, že mnohé členské státy již podpory pro své dopravce



připravily a připravují. Pokud by čeští dopravci neměli obdobnou podporu, neměli by v mezinárodní konkurenci na společném trhu EU šanci.

**Tato připomínka je zásadní.**

**12. Ke kapitole 3 (ke kombinované dopravě)**

Žádáme mezi slabé stránky kombinované dopravy doplnit „Velký odpor proti stavbě terminálu kombinované dopravy v místě uvažovaného vzniku nového terminálu ze strany místních samospráv“.