



PŘIPOMÍNKY

k materiálu Ministerstva průmyslu a obchodu ČR Nová Aktualizace Národního akčního plánu čistá mobilita (NAP CM)

V Praze dne 14. června 2024
Č. j.: 120/6000/2024

A. OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

1. Připomínka ke splnitelnosti materiálu

V případě předkládaného materiálu se jedná o třetí verzi NAP CM. Předchozí dvě verze se vyznačovaly tím, že měly velmi nadhodnocené představy o podílu alternativních pohonů na trhu, ať už jde o elektřinu, nebo o zemní plyn. Obě předchozí verze byly postaveny na tom, že byl předkladatelem nastaven cíl, a následně se definovaly podmínky, jejichž splnění vyžadují účastníci trhu po státu, aby mohli plán splnit. Stát povětšinou své závazky splnil, ale účastníci trhu nikoli. Třetí verze NAP CM je zpracována ve stejných pracovních skupinách víceméně se stejným obsazením. A opět je naplánováno, jaké prostředky musí stát investovat, přičemž již dnes lze skoro s jistotou konstatovat, že cíl splněn nebude.

Systémově správné by ale bylo nejprve vyhodnotit plnění předchozích dvou verzí NAP CM. Například – kolik stála celková podpora infrastruktury plnicích stanic CNG pro osobní dopravu, kolik bylo vynaloženo na dalších dotacích a úlevách pro CNG vozy. A proti tomu – o kolik se snížily emise ve srovnání, pokud by místo těchto 30 000 vozů jezdila po silnicích benzínová a naftová auta emisní třídy EURO 5 nebo EURO 6. Výsledek se dá odhadnout téměř přesně – neušetřilo se téměř nic, rozhodně se neušetřilo tolik, aby se odůvodnily extrémní výdaje z veřejných prostředků na podporu CNG mobility. HK ČR proto naprosto legitimně požaduje ekonomické vyhodnocení předchozích dvou verzí NAP CM – kolik prostředků bylo vynaloženo z veřejných zdrojů a k jakým emisním snížením díky tomu došlo. Pro předejití pochybnostem je nutno definovat srovnávací podmínky – při stanovení úspor nelze porovnávat nové vozidlo s vozidlem nahrazovaným, ale nové vozidlo s novým vozidlem na jiné (nepodporované) palivo.

2. Připomínka ke kapitole 8, resp. ke kapitole 9 (str. 60 a násl., resp. 78 a násl.)

V NAP CM se jeví zcela opomenuta oblast a také podpora pořízení/obnovy vozového parku a výstavby infrastruktury pro městskou hromadnou dopravu (MHD) ve formě bezemisních kolejových vozidel (tramvaje, metro) a budování související infrastruktury (výstavba nových tramvajových tratí, výstavba a obnova metra), které jsou přitom významnou složkou přepravní práce MHD se značným dekarbonizačním potenciálem (náhrada autobusové dopravy atd.) a zvyšování efektivity a přepravní kapacity MHD. Doporučuje se doplnění do NAP CM a pokrytí v příslušných kapitolách.

3. Připomínka k problematice vnitrozemské plavby

HK ČR postrádá zvláště u vnitrozemské plavby konkrétní programy na podporu pořízení nových alternativních pohonů pro nákladní lodě, a také širší pojetí finančního mechanismu podpory nákupu lodí. V kap. 3.6.1 se tato podpora předpokládá jen pro elektrická plavidla, což není řešením pro dálkové plavby, které jsou přitom ve vodní dopravě rozhodujícím segmentem. Proto je potřeba zaměřit se i na jiné typy pohonu, například využití vodíku (ať v adaptovaných spalovacích motorech, nebo s využitím palivových článků), nebo jiných ekologických paliv ve spalovacích motorech. Právě

adaptace existujících pohonů na jiná paliva by měla být zvláště v počátečním období u nákladních lodí převládající formou, a nelze vyloučit ani jejich dlouhodobé (trvalé) využívání.

HK ČR konstatuje, že v současnosti neexistuje žádný konkrétní program, který by podporoval přechod dálkové nákladní flotily na nové pohony. Elektrický pohon považuje HK ČR za vhodný např. pro osobní a rekreační lodě. U nákladních lodí lze předpokládat pouze omezené využití u specializovaných, a přitom soustavnějších kratších přeprav.

B. ZÁSADNÍ KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

1. Připomínka ke kapitole 1 (str. 8)

HK ČR požaduje doplnit textu posledního odstavce na str. 8 termíny pro opatření uvedená v subkapitolách 8.7 (tabulka na str. 72, řádek „Termín plnění“) a 8.8 (tabulka na str. 74, řádek „Termín plnění“), a to jako termíny „co nejdříve, nejpozději do roku 2025“. Doplnění textu posledního odstavce na str. 8 by mohlo být koncipováno např. takto:

„Pokud mají být i nejnižší scénáře predikce naplněny, je naprosto nezbytné, aby opatření 8.7 Podpora rozšíření bezemisních a nízkoemisních těžkých nákladních vozidel formou pořizovací dotace a 8.8 Podpora rozšíření bezemisních nákladních vozidel formou nižší sazby mýtného, byla spuštěna co nejdříve, nejpozději od roku 2025.“

Odůvodnění:

Vzhledem k vysokým nákladům na pořízení vozidel i jejich provozu jakož i nedostatečné infrastruktuře a tím i logickému malému zájmu dopravců o bezemisní vozidla, je nezbytné – pokud má dojít k alespoň částečné obnově – motivovat dopravce k pořízení těchto vozidel co nejdříve, aby se vytvořil i sekundární trh. Bez okamžité motivace dopravců nelze stanovit ani predikci předpokládaného počtu vozidel v daných časových horizontech.

2. Připomínka ke kapitole 1 (str. 9)

HK ČR požaduje doplnit texty prvního a druhého odstavce na str. 9 takto:

„Dokument obsahuje 5 6 zásadních strategických cílů, na které jsou navázané jednotlivé úkolové karty. Zohledněny byly také identifikované problémové oblasti, které v současné době stojí v cestě úspěšnému rozvoji jednotlivých pohonů.“

Aktualizace NAP CM rozvíjí následující strategické cíle:

1. Zvýšení počtu elektrovozidel-Rozvoj trhu vodíkových vozidel-Zvýšení počtu vozidel na biometan
2. Zajištění dobíjecí infrastruktury-Zajištění infrastruktury vodíkových čerpacích stanic
3. Zajištění odpovídající spotřeby biometanu
4. Zjednodušení regulačního rámce
5. Rozvoj vzdělávání a informovanosti v oblasti čisté mobility
6. Snížení nároků na zdroje energie zvýšením podílu železniční dopravy

Současná podoba mobility je založená na dominantní roli spalovacích automobilů v přepravě osob i v přepravě věcí, pracuje s velmi nízkou energetickou účinností, a proto je vysoce energeticky náročná. Spotřeba energie pro dopravu v ČR činí v současnosti cca 80 TWh/rok energie uhlovodíkových paliv a 1,9 TWh/rok elektrické energie. Při přechodu na bezemisní udržitelnou mobilitu není reálné nahradit 80 TWh/rok energie uhlovodíkových paliv, převážně fosilních, obnovitelnými bezemisními zdroji ve stejné výši (pro srovnání: veškerá konečná netto spotřeba elektrické energie činí v ČR 60 TWh/rok, nová jaderná elektrárna Dukovany o výkonu 1,2 GW bude

vyrábět ročně cca 8 TWh elektrické energie). V rámci procesu dekarbonizace je proto nutno spotřebu energie pro dopravu výrazně redukovat. Vysoce účinným nástrojem k tomu je převod osobní i nákladní dopravy ze silnic na liniově elektrizované železnice. Díky nízkému valivému odporu ocelových kol, nízkému aerodynamickému odporu dlouhých štíhlých vozidel tvořících vlak a díky vysoce účinnému vysokonapětovému liniovému elektrickému napájení, vysoce účinnému trakčnímu pohonu a úspornému rekuperačnímu brzdění klesá při převodu přeprav ze silnic na liniově elektrizované železnice spotřeba energie na pouhých cca 12 %. Tedy 8 kWh uhlovodíkových paliv pro silniční dopravu lze nahradit 1 kWh elektrické energie pro železnici. Převod k tomu vhodných přepravy ze silnic na liniově elektrizované železnice je proto zásadním krokem nejen k uskutečnění nezbytné dekarbonizace dopravy, ale zejména významně usnadňuje dekarbonizaci energetiky, neboť dochází k radikálnímu poklesu náročnosti na zdroje, přenosovou soustavu i distribuční soustavu.

Dokladem reálnosti těchto úvah je skutečnost, že pouhá 2,2 % energie po dopravu (v podobě elektrické energie) zajišťují v ČR 22 % veškerých přepravních výkonů osobní i nákladní dopravy v ČR, neboť elektrická energie je dosud v ČR využívána zejména v kolejové dopravě (železnice, metro, tramvaje), která se vyznačuje velmi vysokou energetickou účinností.

V návaznosti na stanovené strategické cíle byla v aktualizaci...

Odůvodnění:

Mobilita v ČR je založena na využívání energie importovaných fosilních paliv. Závazkem ČR (viz Pařížská dohoda) je přestat do roku 2050 používat fosilní paliva. To znamená nahradit je obnovitelnými zdroji energie. Není reálné nahradit zhruba 80 TWh/rok energie uhlovodíkových paliv pro dopravu stejným množstvím energie z obnovitelných zdrojů. Pro zajištění mobility osob a věcí je nutností spojit dekarbonizaci dopravy s radikálním snížením spotřeby energie. Převod silných a pravidelných přeprav z automobilové dopravy na liniově elektrizovanou železnici je k tomu velice účinným a technicky reálným nástrojem.

3. Připomínka ke kapitole 3, subkapitola 3.6, bod 3.6.1 (str. 23)

HK ČR požaduje doplnit navrhovanou kartu opatření dle bodu 3.6.1 o 2 další opatření takto:

- *Vytvoření finančního mechanismu podpory nákupu nákladních lodí a remorkérů s alternativními pohony, včetně adaptace dosavadních pohonů*
- *Vytvoření infrastruktury pro alternativní paliva, včetně sdíleného využití u paralelních dopravních tahů (např. železnice a paralelní Labské vodní cesty)*

Odůvodnění:

Elektrický pohon lodí je potenciálně vhodný zejména pro osobní a rekreační plavbu. U dálkové nákladní dopravy je vhodné a nutné podpořit jiné alternativní pohony, zaměřené na využití vodíku, příp. biopaliv různého typu. Zvláštní podporu si zaslouží adaptace současných pohonů (spalovacích motorů) na tato nová paliva.

4. Připomínka ke kapitole 3, subkapitola 3.7 (str. 25)

HK ČR požaduje upravit text subkapitoly 3.7 takto:

„V souladu s článkem 13 nařízení AFIR je povinnost členských států posoudit v případě železničních úseků, které nelze z technických důvodů nebo z důvodu nákladové efektivity plně elektrifikovat, vývoj technologií alternativních paliv a pohonných systémů, jako jsou vlaky s akumulátorovými články nebo s vodíkovým pohonem, a případně veškeré potřeby dobíjecí a čerpací infrastruktury.

Situace je však taková, že v ČR je liniově elektrizováno jen 34 % délky železniční sítě, což je velmi málo vůči průměru EU (60 %), tak i vůči sousedním zemím (AT: 71 %, DE: 60 %, PL: 76 %, SK 47 % - vše s tendencí růstu). S ohledem na vysokou efektivitu a dominantní postavení elektrické vozby se železniční tratě bez liniové elektrizace stále více vyčleňují ze sítově využívané železnice, nejsou

náležitě využívány dálkovou osobní dopravou a nákladní dopravou, slouží jen regionální dopravě, jejich potenciál není využit. Například dopravní výkony nákladní dopravy jsou v ČR z 95,5 % soustředěny na 1/3 železničních tratí, které jsou liniově elektrizovány a jen 4,5 % dopravních výkonů nákladní dopravy zajišťuje 2/3 železničních tratí bez liniové elektrizace. Výměna lokomotiv v průběhu dopravy vlaku je drahou provozní komplikací, která zvyšuje náklady na přepravním trhu neakceptovatelnou úroveň. Proto je v ČR na železnici významnou prioritou rozvoj liniové elektrizace dalších tratí (již jednotným systémem 25 kV). Cílem je do roku 2035 délku liniově elektrizovaných železnic v ČR zhruba zdvojnásobit a vyrovnat tím pozici ČR na běžnou úroveň ostatních zemí EU.

Aktualizace NAP CM proto obsahuje informaci, jak se ČR vypořádala s daným požadavkem. Odkazuje přitom na Koncept rozvoje elektrické traktice, která byla Poradou ministra dopravy odsouhlasena koncem listopadu 2023. Cílem opatření uvedených v tomto dokumentu je zvýšení energetické účinnosti v dopravě a snížení uhlíkové stopy (dekarbonizace). Cestou, jak tohoto cíle efektivně dosáhnout, je systematický rozvoj sítě elektrizovaných železničních tratí a nabíjecí infrastruktury. Nosnými trendy jsou přechod (konverze) na jednotný vysoce výkonný a vysoce účinný a investičně levnější napájecí systém 25 kV a elektrizace dalších 2 479 km železničních tratí. A to jak formou elektrizace tratí v rámci jejich celkové modernizace, tak formou prosté elektrizace. Zásadní výhodou liniové elektrizace je její všestranné využití standardními a investičně i provozně nejlevnějšími vozidly v dálkové osobní dopravě, regionální dopravě i v nákladní dopravě. A to interoperabilně ve vnitrostátní i mezistátní dopravě. Tím vytváří rozvoj liniové elektrizace předpoklad k zapojení větší části železniční sítě do plnění dopravních úloh a k vyššímu využití železnice ke snížení spotřeby energie v dopravě.

Další rozvoj liniové elektrizace vytváří podmínky pro bezemisní elektrickou vozbu nejen na liniově elektrizovaných tratích, ale i na okolních tratích bez liniové elektrizace. Přináší totiž další příležitosti pro statické (za stání v liniově elektrizované železniční stanici) či dynamické (v průběhu jízdy po liniově elektrizované železniční trati) nabíjení trakčních akumulátorů dvouzdrojových vozidel trolej/akumulátor (BEMU) a zkracuje vozební ramena bez liniové elektrizace, tedy snižuje nároky na dojezd vozidel a velikost a cenu jejich trakčních akumulátorových baterií.

Projekty uvedené v tomto dokumentu směřují k tomu, aby umožnily vést až 100 % výkonů v osobní dopravě a převážnou část výkonů v nákladní dopravě na železnici bezemisními či nízkoemisními elektrickými či dvouzdrojovými vozidly vlaky (elektrickými, bateriovými, či vodíkově elektrickými). Zvýšení rozsahu elektrizace sítě železnic v ČR ze současné 1/3 na evropský standard 2/3 se sebou také pochopitelně nese zásadní strukturální proměnu parku železničních vozidel s významným nárůstem počtu elektrických vozidel, doplněných dvouzdrojovými vozidly trolej/akumulátor či trolej/diesel. Ta jsou též nutností pro zajištění dopravního provozu při poruše či výluce elektrického napájení nebo v mimořádných situacích.

Pokud jde o požadavek čl. 14, odst. 4 nařízení AFIR, který po členských státech požaduje zajistit, aby ve vnitrostátních rámcích politiky byly zohledněny potřeby různých druhů dopravy provozovaných na jejich území, zde lze obecně odkázat na základní strategický dokument vlády ČR pro oblast dopravy Dopravní politika České republiky pro období 2021-27 s výhledem do roku 2050. Ta ve vztahu k železniční dopravě jednak akcentuje problematiku obnovy železničních vozidel a zároveň otázku využití železniční nákladní dopravy jako alternativy k přímé silniční dopravě. Dále lze odkázat na Koncept nákladní dopravy pro období 2024-2035, která mj. klade důraz na potřebu rozvoje terminálů kombinované dopravy V kontextu obou zmiňovaných dokumentů lze konstatovat, že podpora železniční dopravy je integrální součástí strategie vlády ČR směřující k elektrifikaci dopravy a z tohoto důvodu si zaslouží adekvátní finanční podporu. NAP CM toto reflektuje v kartě opatření 11.1 (Podpora nákupu bateriových (BEMU), vodíkových (HEMU) a čistě elektrických (EMU) železničních trakčních jednotek), čímž je plněn výše uvedený požadavek nařízení AFIR a v kartě opatření 11. X (Podpora rozvoje bezemisní nákladní dopravy).“

Odůvodnění:

Pro železnici je liniová elektrizace nejefektivnějším řešením dekarbonizace. Proto je na místě podpořit rozhodnutí Ministerstva dopravy o odstranění zaostávání ČR za ostatními zeměmi EU a zvýšit rozsah liniové elektrizace železnic z dosavadní 1/3 na 2/3, jak je standardem v ostatních zemích EU. Zároveň je potřebné toto téma uchopit komplexně na straně tratí (SŽ) i vozidel (liniová elektrizace tratí, vozidla pro osobní dopravu, vozidla pro nákladní dopravu).

5. Připomínka ke kapitole 3, subkapitola 3.8 (str. 26)

HK ČR upozorňuje na možný nesoulad v číslování tabulek, neboť tabulka na str. 26 má stejné číslo 8 (následována tabulkou č. 9) jako tabulka na str. 23.

HK ČR požaduje doplnit navrhovanou kartu opatření dle bodu 3.8 o 2 další opatření, 1 do sloupce „Současný stav“ a 1 do sloupce „Perspektivy do budoucna a zvažovaná opatření“ takto:

Současný stav	Perspektivy do budoucna a zvažovaná opatření
<i>Pro dálkovou nákladní dopravu neexistuje v současnosti žádný program na podporu alternativních pohonů</i>	<i>Bez existence programu podpory nákupu nákladních lodí s alternativními (neelektrickými) pohony, a programu adaptace dosavadních pohonů u existující flotily, je nákladní lodní doprava pro budoucí léta silně ohrožena</i>

Odůvodnění:

Nákladní lodní doprava nutně potřebuje podporu pro přechod na alternativní pohony, protože vzhledem k současnému stavu toho není kapitálově schopna (což se do jisté míry týká i dalších dopravních módů, které jsou již dnes předmětem různých podpůrných programů jak v oblasti výzkumu a vývoje, tak i u investic).

6. Připomínka ke kapitole 5, subkapitola 5.2, bod 5.2.2 (str. 41)

HK ČR požaduje doplnit na konec bodu 5.2.2 novou větu takto:

„...veřejnou čerpací stanici o tlaku 350 barů, což rozjezd lokálních řešení může komplikovat. Vedle městských uzlů se bude zvažovat i vytváření symbiotických uzlů u paralelních dopravních tahů, zejména dálkových (např. symbióza železnice a plavby podél Labe).“

Odůvodnění:

Nařízení AFIR ukládá kilometrickou vzdálenost mezi čerpacími stanicemi. Vzhledem k paralelnímu vedení železnice podél Labské vodní cesty by symbióza měla vést k úsporám.

7. Připomínka ke kapitole 5, subkapitola 5.3, bod 5.3.5 (str. 43)

HK ČR požaduje vypustit z materiálu bod 5.3.5 bez náhrady.

Odůvodnění:

Snaha o vyjmutí vodíku z díkce zákona o PHM, konkrétně z povinnosti skládat kauci 20 milionů Kč, je vyargumentována nepravdivě slovy „Vratná kauce reguluje především distribuci konvenčních paliv, nehodí se ale pro decentralizovanou výrobu a distribuci vodíku.“ Kauce byly zavedeny nikoli s cílem regulovat konvenční paliva, ale zamezit daňovým únikům, a to bez ohledu na to, jaké palivo je předmětem obchodování. Dokonce i prodejci LPG, které je na trhu v podstatě minoritním palivem, dosahují zlomkových obrátů ve srovnání s distributory nafty nebo benzínu a jehož cena je poloviční oproti klasickým palivům, je „postiženo“ shodně jako majoritní paliva – nafta, benzín. I distributoři LPG byli a jsou povinni skládat kauce 20 milionů korun. Při vědomí tohoto mechanismu a podmínek je nesystémové požadovat, aby vodík byl z povinnosti vyňat.

8. Připomínka ke kapitole 6, subkapitola 6.2, bod 6.2.1 (str. 46)

HK ČR požaduje vypustit z materiálu bod 6.2.1 bez náhrady.

Odůvodnění:

Celý bod se jeví být „sociálním inženýrstvím“. Ostatně celý přístup k řešení problémů tímto způsobem by měl být zakázán.

Zjednodušená interpretace bodu: Aby byly splněny požadavky RED III, využil se jako prostředek biometan. Aby nápomoc biometanem byla zřetelná, dotují se výroby biometanu, zkapalňovací stanice LNG, plnicí stanice i nakonec i provozovatelé vozidel, aby si vozy na biometan kupovali. I přes masivní podporu není zřejmé, zda bude cíle dosaženo. Otázkou je, zda takto prosazovaná finanční zátěž státního rozpočtu (a tím daňových poplatníků) není s ohledem na dosaženou efektivitu příliš vysoká.

Je-li cílem snižování emisí, bylo by správné nejprve hledat cesty, které nebude nutno podporovat z veřejných zdrojů. Pokud se ukáže, že takové cesty jsou nedostatečné, pak hledat cesty, jak dojít k úsporám co nejlevněji. Předkladatel namísto toho pracuje s výsledky modelu, který ale neříká nic jiného, než že chceme-li dosáhnout nějaké konkrétní výše úspor konkrétním typem paliva, musí se na trhu pohybovat tolik a tolik vozů využívajících toto palivo. Zpracovateli modelu zřejmě nebyly položeny alternativní dotazy, například – jakých úspor je možné dosáhnout prostřednictvím HVO, pokud bude HVO daňově zvýhodněno a jaký bude mít takové zvýhodnění dopad na státní rozpočet. Možná by se ukázalo, že by podpora HVO stála méně a byla by „jistá“, protože by provozovatelé nákladní dopravy nemuseli být přesvědčováni (a fakticky upláćeni) k nákupu nových technologií, kterých se budou v budoucnu zřejmě těžko zbavovat.

K NAP CM sice není ze zákona třeba zpracovávat RIA, ale paralelně s NAP CM je připravována i implementace RED III, která, kdyby byla zpracována odpovědně a ve snaze nalézt co nejefektivnější řešení, by RIA obsahovala. Předkladatel RED III (mimořádně totožný s předkladem NAP CM) se zpracování RIA cíleně vyhnul – stejně jako v případě RED II předkládá implementaci formou pozměňovacího návrhu.

9. Připomínka ke kapitole 6, subkapitola 6.3, bod 6.3.3, podbod 6.3.3.1 (str. 50)

HK ČR požaduje doplnit do materiálu medium LPG/bioLPG ve smyslu níže uvedeného odůvodnění.

Odůvodnění:

HK ČR konzistentně připomíná, že stejný efekt (v některých parametrech menší, v některých dokonce větší) jako zemní plyn má i LPG /bioLPG. Předkladem je tento fakt opakovaně ignorován. HK ČR požaduje doplnění LPG/bioLPG do textu podbodu 6.3.3.1 a následně i do karty opatření subkapitoly 13.5.

10. Připomínka ke kapitole 7, subkapitola 7.1 (str. 51)

HK ČR požaduje doplnit text subkapitoly 7.1 takto:

„Budoucí rozvoj železnice určují dvě objektivní fyzikální skutečnosti:

- **obnovitelné zdroje energie nejsou tak snadno a levně dostupné, jako fosilní zdroje energie. Nutnou podmínkou dekarbonizace dopravy je zásadní snížení energetické náročnosti dopravy a její orientace na elektrickou energii, neboť za je nejdostupnější formou obnovitelné zdroje energie**
- **základní princip železnice – jízda vozidel opatřených ocelovými koly po ocelových kolejnicích, vytváří její tři podstatné energetické přednosti:**

- ve srovnání silničními vozidly pohybujícími se po drsné vozovce se železnice vyznačuje nižším valivým odporem,
- ve srovnání silničními vozidly pohybujícími se samostatně využívá železnice dlouhá štíhlá vozidla tvořících v těsném zákrytu vlak a tím dosahuje nízký aerodynamický odpor, a to i při vyšších rychlostech (až 200 km/h na konvenčních tratích a až 320 km/h na vysokorychlostních tratích),
- jízda vozidel po ocelových kolejnicích, schopnými vést zpětný trakční proud a spojující vozidla vodivě se zemí, vytváří podmínky pro vysoce výkonnou, levnou a spolehlivou liniovou elektrizaci železnic systém 25 kV jednostranným vrchním trakčním vedením. Liniové trakční vedení zajišťuje s vysokou účinností vozidlům dodávání elektrické energie pro jízdu silou i odevzdání energie při rekuperačním spádovém a zastavovacím brzdění. Bezemisní železniční vozidla proto nemusí být opatřena zásobníky energie, zvyšujícími jejich hmotnost a cenu a omezujícími jejich dojezd.

Tyto energetické přednosti dávají železnici velmi významnou pozici v procesu dekarbonizace a motivem k jejímu investičnímu rozvoji.

Energetická úspornost železniční dopravy má zásadní význam nejen pro samotnou dopravu, ale i pro energetiku. Liniově elektrizovaná železnice vyžaduje pro vykonání stejné přepravní práce zhruba třikrát až čtyřikrát nižší spotřebu elektrické energie než elektrické automobily, a desetkrát nižší spotřebu elektrické energie než vodíkové automobily. Převod dopravy ze silnice na železnici, který má logiku zejména ve směrech silných a pravidelných přepravních proudů osobní či nákladní dopravy, radikálně snižuje investiční náročnost ekonomiky ČR v oblasti energetiky. A to jak v budování nových elektráren, tak ve výstavbě elektrických přenosových a distribučních sítí nezbytných k zajištění bezemisní náhrady za spotřebu 80 TWh/rok energie uhlovodíkových paliv.

*Dle článku 13 nařízení AFIR mají státy povinnost se mimo síť TEN-T zabývat otázkou zavádění alternativních paliv v železniční dopravě pouze v případě železničních úseků, které nelze z technických důvodů nebo z důvodu nákladové efektivity plně elektrifikovat. To je zcela správný přístup, neboť rozvoj liniové elektrizace železničních tratí s jednotným systémem 25 kV, který se vyznačuje vysokou účinností i vysokou výkonností, lze považovat za prioritní přístup k dekarbonizaci železniční dopravy. V této souvislosti je třeba konstatovat, že Centrální komise MD ČR schválila liniovou elektrizaci 705 km železničních tratí a elektrifikace dalších 590 km tratí je ve fázi řešení studie proveditelnosti. Cílem je v krátkém časovém horizontu zvýšit rozsah elektrizace železniční sítě v ČR na dvojnásobek ze současné 1/3 (34 %) na zhruba 2/3, **jak stanoví Koncepce rozvoje elektrické trakce, schválená Poradou ministra dopravy koncem listopadu 2023.** Tím se rozsah elektrizace české železnice přiblíží standardu okolních zemí¹⁵. Současně s tímto procesem je třeba řešit otázku zastaralého vozidlového parku na železnici, a to jak v regionální dopravě v závazku veřejné služby krajů, tak zejména dálkové a nadregionální dopravě v závazku veřejné služby státu, objednávané prostřednictvím Ministerstva dopravy. To souvisí jednak s tím, že současná dieselová vozidla všech dopravců jsou na konci své ekonomické a morální životnosti a investice do těchto stávajících vozidel ve 2. polovině 20. let by byla v zásadě neobhajitelná. To platí zvláště v kontextu plánu implementace evropského zabezpečovacího systému ETCS, z něhož vyplývá, že tímto systémem bude do roku 2040 postupně vybavena celá železniční síť ČR. **Součástí procesu dekarbonizace železniční dopravy je proto i generační proměna parku železničních vozidel za nová bezemisní vozidla. A to nejen v rozsahu prosté reprodukce (náhrada dosluhujících vozidel novými), ale v rozsahu rozšířené reprodukce trakčních vozidel i vozů potřebných k tomu, aby byla železnice schopna zvládnout zvažovaný rozsah přeprav, motivovaných vyšším využíváním energeticky úsporné železniční dopravy.***

Odůvodnění:

Doprava a energetika jsou dvě klíčová strategická odvětví síťového charakteru, která je nutno koordinovaně řídit a rozvíjet. V současnosti zajišťuje energetika pro železnici 80 TWh/rok uhlovodíkových paliv, převážně importovaných fosilních. V průběhu nejbližších 25 let je nutností

těchto 80 TWh/rok uhlovodíkových paliv nahradit obnovitelnými zdroji. V zájmu snížení nutných investic do energetiky je racionální energetickou náročnost dopravy významně snížit vyšším využitím liniově elektrizovaných železnic k plnění přepravních úloh.

11. Připomínka ke kapitole 7, subkapitola 7.1, bod 7.1.1 (str. 51 a 52)

HK ČR požaduje

11.1 doplnit text bodu 7.1.1 druhý odstavec poslední věta (str. 51) takto:

„I na těchto dopravních výkonech bude potřebné systematicky rozvíjet liniovou elektrizaci železničních tratí a nahradit vozidla se spalovacím motorem postupně novými vozidly.“

11.2 upravit a doplnit text bodu 7.1.1. třetí odstavec (str. 51) takto:

~~„Jeden z velmi podstatných úkolů státního i krajského závazku veřejné služby spočívá v náhradě těchto dožívajících vozidel novým vozidlovým parkem, který bude mít následně ekonomickou životnost třicet let (tj. cca do roku 2060). Zásadní tak je učinit klíčové rozhodnutí, jakými vozidly bude dieselová trakce nahrazena, přičemž v~~ V kontextu výše uvedených záměrů v oblasti elektrifikace tratí se jako nejefektivnější jeví elektrická trakce (bude-li na celé trati pojižděné dnešními dieselovými vozidly dostupné trolejové vedení). V případech, kdy úseky bez napájení budou omezené délky je nejvhodnější bateriová trakce (BEMU), ~~ovšem budou existovat i případy, kdy nelze vyloučit využití vodíkové trakce (HEMU).~~ Podstatné je, že liniová elektrizace jednotným systémem 25 kV představuje interoperabilní řešení, vhodné pro dálkovou osobní dopravu, regionální osobní dopravu i nákladní dopravu. Elektrická vozba je zároveň z hlediska vozidel investičně i provozně nejlevnějším a univerzálně použitelné řešení. To je velmi příznivé i pro objednatel veřejné dopravy (stát, kraje a obce) a pro veřejné rozpočty, neboť elektrická vozidla zajišťují objednávku veřejné dopravy s nejnižšími náklady.

Pečlivě též bylo analyzováno uplatnění vodíkových vozidel v železniční dopravě, avšak vedlo k negativnímu hodnocení, a to z ekonomických důvodů:

- nízká účinnost řetězce energetických přeměn elektrické energie na vodík a zpět na elektřinu zvyšuje ve srovnání s liniovou elektrizací spotřebu elektrické energie pro dopravu vlaku na 3 až 4násobek,
- na rozdíl od přímořských států, ve kterých téměř denně vznikají levné přebytky elektrické energie z větrných elektráren, vhodných k uložení do vodíku, ČR tuto geografickou polohu nemá. Z 1 kg vodíku lze ve vozidle získat zhruba 20 kWh elektrické energie. Pro srovnatelné náklady s liniovým elektrickým napájením (roční cena silové trakční elektrické energie zhruba 2,50 Kč/kWh) by musela být cena vodíku nejvýše 50 Kč/kWh, tedy cca 2 EUR/kg. To je v geografických podmínkách ČR (chybějící větrné mořské pobřeží) nereálné,
- technicky reálná a trhu dostupná jsou jen vozidla pro regionální osobní zastávkovou dopravu na rovinatých (přímořských) tratích, vyznačující se nízkým trvalým výkonem, nikoliv vozidla pro dálkovou osobní dopravu a nákladní dopravu a pro regionální osobní zastávkovou dopravu na kopcovitých tratích, vyžadující vyšší trvale použitelný výkon. Tedy by bylo budovat dvě různá infrastrukturní energetická zázemí – vodíkovou technologii pro regionální osobní zastávkovou dopravu a liniovou elektrizaci pro dálkovou osobní dopravu a nákladní dopravu.

Nosným trendem dekarbonizace železnic v ČR je rozvoj liniové elektrizace železnic jednotným interoperabilním systémem 25 kV, která též vytváří infrastrukturní energetická zázemí pro statické či dynamické nabíjení trakčních akumulátorových baterií dvouzdrojových vozidel trolej/akumulátor provozovaných na okolních tratích bez liniové elektrizace. To je jak z pohledu infrastruktury, tak z hlediska vozidel a dopravního provozu nejvýkonnější, energeticky nejehospodárnější a investičně i provozně nejlevnější řešení. Stejný trend sledují na základě zkušeností a poznání i ostatní vnitrozemské státy EU.“

11.3 upravit a doplnit text bodu 7.1.1. čtvrtý odstavec (str. 52) takto:

„S cílem zajištění vyššího podílu elektromobility na železnici schválilo Ministerstvo dopravy (12/2023) materiál „Koncepte rozvoje elektrické trakce v České republice“ zahrnující vedle elektrizace tratí v rámci jejich modernizace také prostou elektrizaci železničních tratí. Prostou elektrizací je míněna elektrizace úseků tratí pro umožnění vozby elektrickými vlaky či vlaky s akumulátorovými články – vlaky **bateriemi** v osobní dálkové a regionální dopravě, případně elektrickými hnacími vozidly v nákladní dopravě bez nutnosti dalších investičně náročných úprav tratí a bez úprav, které by vyžadovaly dlouhou přípravu, posuzování vlivu na životní prostředí (EIA) a náročné projednávání povolení záměru stavby.“

Odůvodnění:

Napříč železničním sektorem (objednatelé dálkové osobní dopravy, objednatelé regionální osobní dopravy, osobní dopravci a jejich sdružení, nákladní dopravci a jejich sdružení, Správa železnic, Ministerstvo dopravy ČR) existuje názorová shoda, že optimálním řešením dekarbonizace železniční dopravy je liniová elektrizace 25 kV. Jde o systém s nejlevnějším investičními vozidly i nejnižšími provozními náklady na údržbu a energii, navíc evropsky interoperabilní. Obdobná orientace je i v ostatních zemích EU.

12. Připomínka ke kapitole 7, subkapitola 7.1, bod 7.1.1 (str. 53 a 54)

HK ČR požaduje text pod tabulkou č. 18 na str. 53 a 54 upravit takto:

~~„V případě #Realizácie všech v tomto materiálu~~ **Koncepti rozvoje elektrické trakce** obsažených projektů **elektrizace v rámci celkové modernizace, prosté elektrizace a dobíjecích stanic by byle bude možné zajištění provozu dálkových vlaků osobní přepravy, regionálních osobních vlaků a nákladních vlaků v elektrické vozbě na zhruba 2/3 železniční sítě a dále bude možné provozovat BEMU na většině neelektrizovaných tratí v ČR.**

Výše uvedená tabulka uvádí přehled chystaných akcí do roku 2035, které směřují k úplnému či částečnému **nahrazení naftových vozidel bezemisními elektrickými vozidly, což je prováděno výrazným snížením spotřeby energie i výrazným snížením produkce emisí nasazení železničních jednotek s akumulátorovými články či s vodíkovým pohonem. Uváděný horizont je ale pouze orientační a existuje řada rizik, která mohou způsobit pozdější** ~~Včasná a důsledná realizace níže~~ **výše uvedených investičních akcí do liniové elektrizace železničních tratí je prvořadou investiční prioritou Ministerstva dopravy a Ministerstva životního prostředí a Státního fondu dopravní infrastruktury i Státního fondu životního prostředí, neboť na ni navazují investice osobních i nákladních dopravců do nákupu bezemisních vozidel i smlouvy o objednavce veřejné dopravy v zájmu státu i v rámci krajů. Pro dopravce by neuskutečnění plánované elektrizace železničních tratí znamenalo zmaření investic do pořízení bezemisních vozidel (včetně vozidel pořízených s podporou z veřejných zdrojů). Pro objednatele veřejné dopravy by neuskutečnění plánované elektrizace železničních tratí znamenalo vyšší náklady a tím i vyšší zatížení státního i krajských rozpočtů. Proto je potřeba liniovou elektrizaci jednotlivých železničních tratí podle schválené Koncepte rozvoje elektrické trakce naplňovat se stejnou důsledností, jak se to úspěšně daří u systematického budování ETCS na tratích a vozidlech.**

V rámci udržitelném mobility je zásadním tématem multimodalita, tedy kombinovaná doprava. Jde o racionální kombinaci výhod železniční a silniční dopravy:

- **na straně železnice je předností nízká energetická náročnost, vysoká výkonnost, schopnost využívat vysoké rychlosti a široce zavedené liniové elektrické napájení (elektrická vozba zajišťuje na české železniční síti 84 % dopravních výkonů osobní dopravy a 86 % dopravních výkonů nákladní dopravy), avšak nedokáže zajistit plošnou obsluhu území, neboť má k dispozici jen 9 521 km železničních tratí, z toho 34 % liniově elektrizováno (s tendencí významného růstu)**
- **na straně silniční dopravy je výhodou flexibilita a operativnost primárně daná využíváním sítě 130 781 km silnic, dálnic a místních komunikací, z toho jen 0,3 % liniově elektrizováno.**

Avšak je vůči železnici zhruba třikrát energeticky více náročná a s výjimkou trolejbusových tratí nemá k dispozici liniové eklektické napájení, což vede při přechodu na bezemisní mobilitu k nutnosti používat ve vozidlech zásobníky energie, které působí negativně svojí hmotností, cenou a poklesem účinnosti. Navíc nutnost doplňování zásob energie do vozidel v průběhu přepravy snižuje produktivitu vozidel i personálu a snižuje výslednou rychlost přepravy. Ve srovnání se železniční dopravou má silniční doprava i významný energetický limit rychlosti jízdy na hodnotě lehce přes 100 km/h, neboť jde o krátká samostatně jedoucí vozidla s velkým aerodynamickým odporem, který s rychlostí jízdy kvadraticky roste.

Základním principem multimodality je změna vztahů mezi jednotlivými druhy dopravy. Cílem není konkurenceschopnost (umět jiný druh dopravy porazit), ale kooperativnost (umět s jiným druhem dopravy spolupracovat) a komplementárnost (umět se s jiným druhem dopravy doplňovat a tím vytvářet novou kvalitu). racionální je promyšleně kombinovat železniční a silniční dopravu tak, aby byly efektivně využívány jejich přednosti:

- železnice: nízká energetická náročnost, technicky vyřešená a široce zavedená liniová elektrizace, vysoká produktivita vozidel a personálu,
- silnice: schopnost plošné obsluhy území, flexibilita a operativnost.

Smysluplným řešením dálkové nákladní dopravy je kombinovaná doprava, a to i v oblasti nejtěžších vozidel:

- první míle elektrický nákladní automobil,
- dálková přeprava liniově elektrizovanou železnici (s 10krát nižší spotřebou elektrické energie než vodíkový automobil),
- poslední míle elektrický nákladní automobil.

Pojmem míle je rozuměna vzdálenost do cca 50 km, neboť při té zvládne za osmihodinovou pracovní směnu obsloužit jeden řidič se svým automobilem dva hvězdicovité svozy, respektive rozvozy, v okolí multimodálního terminálu. Dojezd 200 km je technicky řešitelný i pro nejtěžší elektrické kamiony s akumulátorovými bateriemi (hrubá kombinovaná hmotnost GCV 44 t) bez toho, aby byla jejich ložná hmotnost neúměrně snižována instalací mohutné těžké akumulátorové baterie.

Zbývající část dne a noc postačují k tomu, aby byla jejich akumulátorová baterie levně pomalu nabíta přímo v multimodálním terminálu z obyčejné zásuvky 3 x 400 V/63 A s velmi příznivým využitím sjednaného elektrického příkonu a bez potřeby zřizovat či využívat investičně a provozně drahé rychlonabíjecí stanice či další nabíjecí body.

Tento pracovní režim (200 km denně) optimálně naplňuje všechny tři limity životnosti akumulátorových baterií současných elektrických nákladních automobilů (10 let, 800 000 km, 3 000 cyklů) a vytváří podmínky pro ekonomicky efektivní využití 3 AC levné nabíjecí infrastruktury.

Zajišťování první a poslední míle elektrickými bezemisními automobily má velký environmetální přínos, neboť jde z velké části o provoz ve městech a obcích, kde emise spalovacích automobilů poškozují zdraví obyvatelstva.

Přechod na kombinovanou dopravu železnice/silnice vyžaduje technologický, teritoriální soulad do investičního rozvoje:

- vybudování sítě terminálů železnice/silnice (a to jak velkých, komerčních, tak i menších, veřejných),
- liniová elektrizace železničních tratí propojujících síť terminálů železnice/silnice,
- zřízení nabíjecích bodů pro nákladní automobily v terminálech železnice/silnice,
- pořízení elektrických a duálních lokomotiv pro bezemisní dopravu vlaků k terminálům,

- **pořízení železničních vozů pro dopravu zboží k terminálům,**
- **pořízení přepravních jednotek pro dopravu zboží,**
- **pořízení elektrických nákladních automobilů pro bezemisní svoz a rozvoz zboží v okolí terminálů.**

Část rozvozu a svozu zátěže v okolí terminálů může efektivně zjistit železnice v režimu jednotlivých vozových zásilek.

Analogickým a obyvatelstvem velmi pozitivně přijatým řešením kombinované dopravy je dojíždění automobilem na vlak. Cestující volí takový způsob dopravy, který jim vyhovuje, a je přitom i energeticky úsporný:

- **automobilem pohodově dojedou na parkoviště P + R k nádrží či zastávce,**
- **železnice je přepraví do města, aniž by se museli obtěžovat řízením automobil a umožní jim plnohodnotné využití času stráveného cestováním k práci (train office) či k relaxaci a ve městech nepoškozují svými automobily životní prostředí ani neobsazují plochy na komunikacích při jízdě ani při parkování.**

Přirozeným trendem je postupný přechod parkovišť z režimu P + R do režimu P + CH + R, tedy vybavení jednotlivých parkovacích míst zásuvkami 1 x 230 V 16 A pro levné pomalé nabíjení, ideálně v kombinaci s místní FV elektrárnou.

Spolu s budováním vysokorychlostních železnic budou terminály kombinované osobní dopravy zřizovány a před velkými městy, aby cestující z okolních obcí nezajížděli automobily k nádraží v centru měst a neparkovali tam.

Oblast nákladní železniční a kombinované dopravy je chápána jako udržitelný a intermodální mód nákladní dopravy jako takové. Železniční doprava má nepopiratelnou výhodu při silných a pravidelných přepravních prouděch zboží. Kombinovaná doprava využívá výhody silniční i železniční přepravy v rámci efektivní a ekologicky příznivé přepravy zboží. Aby mohla tato oblast dopravy efektivně fungovat, je nutné, aby byla železniční doprava více zpřístupněna širší podnikatelské veřejnosti, a to díky budování terminálů kombinované dopravy a také menších nakládkových míst na železniční síti.

Cílem je zajistit síťovost dopravy a poskytování přepravních služeb jak v oblasti nákladní dopravy, tak v oblasti osobní komerční železniční dopravy s využitím bezemisních dopravních prostředků. Projekt je nutné směřovat k zajištění technologické neutrality, využití multimodality a zefektivnění spolupráce jednotlivých módů v osobní i nákladní dopravě.

Zásadním počinem ke snížení energetické náročnosti dopravy je budování systému Rychlých spojení. Rozšíření tratí evropského vysokorychlostního železničního systému TEN-T i na území ČR přinese jak novou kvalitu (zvýšení rychlosti jízdy vlaků ze současné hodnoty 160 km/h na 320 km/h, tedy na dvojnásobek), i novou kapacitu. A to jak vybudováním nových dvoukolejných linií elektrizovaných tratí pro rychlou dálkovou dopravu osob i expresního zboží, tak i odlehčením existujících konvenčních železničních tratí od rychlých dálkových vlaků (princip rychlostní segregace), které přinese uvolnění jejich kapacity pro nákladní dopravu a pro regionální osobní dopravu. To umožní vznik velmi značných extramodálních úspor energie a emisí.

Přesun cestujících dálkové osobní dopravy z automobilů a letadel na vysokorychlostní železnice je spojen s velmi vydatným snížením spotřeby energie pro dopravu. Paralelně k tomu vznikne další extramodální úspora energie a emisí při přesunu nákladní a regionální osobní dopravy ze silnic na uvolněnou kapacitu konvenčních železnic.“

Odůvodnění:

Multimodalita je nezbytnou součástí procesu dekarbonizace dopravy. Využití jednotlivých druhů dopravy pro přepravy, které zvládají nejefektivněji, je nutnou podmínkou k ekonomicky efektivní náhradě fosilních paliv obnovitelnými zdroje energie.

13. Přípomínka ke kapitole 7, subkapitola 7.2, bod 7.2.2 (str. 56)

HK ČR požaduje doplnit na konec bodu 7.2.2 novou větu takto:

„...nízkoemisních plavidel. Pro zvýšení počtu takových plavidel je zapotřebí vytvořit příslušné programy.“

Odůvodnění:

V současné době neexistuje žádný program, který by napomáhal dosažení příslušných cílů.

14. Přípomínka ke kapitole 7, subkapitola 7.2, bod 7.2.3 (str. 56 a 57)

HK ČR požaduje v bodě 7.2.3 (str. 56)

14.1 doplnit třetí odsek takto:

„• Podpora modernizace lodního parku pro hybridní a flexibilní nízkoemisní řešení pohonů včetně adaptace spalovacích motorů na alternativní paliva.“

14.2 a dále na konec bodu 7.2.3 (str. 57) doplnit nový odsek takto:

„• Zaměření zvláště na dlouhodobě udržitelná řešení pro dálkovou plavbu, kterým by mohly být spalovací motory na alternativní paliva, a to jak adaptované, tak nově vyvinuté (vodík, biometan atp.).“

Odůvodnění:

Pro dálkové plavby, které jsou pro vodní dopravu hlavním oborem, je řešení pomocí adaptovaných spalovacích motorů jednou z pravděpodobných perspektiv.

15. Přípomínka ke kapitole 8 (str. 60 a násl.)

HK ČR požaduje zařadit nové opatření, které by zvýšilo možnost odpočtu DPH v případě bezemisních vozidel, a to ze současných 420 tisíc Kč na 840 tisíc Kč.

Odůvodnění:

Pořizovací náklady na bezemisní vozidla jsou v současnosti výrazně vyšší než u vozidel na fosilní pohon. Toto opatření by tedy částečně kompenzovalo zvýšené náklady pro podnikatele a motivovalo podnikatele k jejich pořízení.

16. Přípomínka ke kapitole 8, subkapitola 8.1 (str. 60)

HK ČR požaduje vypustit z materiálu kartu opatření subkapitoly 8.1 bez náhrady.

Odůvodnění:

Na první pohled sice vypadá návrh zajímavě, zcela jsou ale ignorovány ekonomické dopady. Pokud se nejedná pouze o opatření k vyčerpání cca 2 miliard korun na podporu 4,5 tisíce nových vozidel (což představuje něco málo nad půl promile relevantního vozového parku v Česku), není zřejmé, jaký má takové opatření reálný efekt.

17. Přípomínka ke kapitole 8, subkapitola 8.3 (str. 64)

HK ČR požaduje vypustit z materiálu opatření na podporu pořizování vozidel na biometan.

Odůvodnění:

Vozy na biometan nejsou natolik perspektivní a z hlediska emisí škodlivých látek při provozu ve městě se rovnají použití moderních dieselových vozů. Podpora veřejné dopravy by se měla soustředit výhradně na elektrickou trakci.

18. Připomínka ke kapitole 8, (str. 60 až 77)

HK ČR požaduje zpracovat do materiálu (nejspíše do kapitoly 8) novou subkapitolu k problematice ostatních pohonných hmot.

Odůvodnění:

Připomínka směřuje k doplnění nové subkapitoly s kartou opatření zaměřených na zpracování metodiky dosahovaných úspor nejen při koprocessingové výrobě HVO.

HVO je palivem, které významně snižuje emise z dieselových motorů. Do Česka je prozatím dováženo ze zahraničí. V českých rafineriích proběhly testy „koprocessingové výroby“, která spočívá ve zpracování ropy s menší příměsí obnovitelných zdrojů (olej). Výsledným produktem je pak motorová nafta s příměsí HVO a také LPG s příměsí bioLPG. Výhodou HVO (například ve srovnání s biometanem) je možnost jeho využití ve stávajících vozech a prodej ze stávající sítě čerpacích stanic. Není tedy nezbytné vynakládat miliardy na rozvoj distribuční infrastruktury a přesvědčovat spotřebitele k přechodu na jiné palivo. Aby bylo možno vykazovat a uplatnit úspory dosahované zpracováním obnovitelného zdroje v naftě, je třeba mít vypracovanou a schválenou metodiku výpočtu. Návrh karty opatření byl zpracován a předkladatelům NAP CM předložen. Nebyla však z neznámých důvodů akceptována a do NAP CM zařazena.

Dalším palivem je bioLPG. LPG je nejrozšířenějším alternativním palivem v dopravě. Jeho dodavatelé mají stejnou povinnost jako dodavatelé zemního plynu v dopravě – nahrazovat fosilní palivo palivem z obnovitelných zdrojů. Je tedy smysluplné hledat cesty k podpoře výroby nejen biometanu, ale i bioLPG. Požadavek na zpracování bioLPG do NAP CM byl vznášen již v průběhu přípravy nové verze NAP CM, ale nikdy nebyl bez udání důvodu akceptován.

A konečně problematika čpavku jako paliva. Stejně jako bioLPG a HVO, byl zpracovateli NAP CM ignorován čpavek jako energetický přenašeč v dopravě. Prostoru se mu dostalo pouze v příloze NAP CM. Čpavek je považován za jednu z perspektivních možností ukládání elektrické energie. Rozvíjí se využití čpavku jako přenašeče v lodní dopravě, probíhají pokusy s jeho přímým spalováním. Byl připraven návrh na zpracování analýzy možností čpavku v dopravě včetně ekonomického vyhodnocení čpavkové a vodíkové cesty (vodík je z hlediska efektivity téměř o 50 % výhodnější), na druhou stranu s sebou nese vysoké náklady na výstavbu infrastruktury a má průběžné vysoké logistické náklady. Navíc je problematické ho importovat z větších vzdáleností. Toto vše měla studie porovnat a doporučit, zda je smysluplné se v ČR čpavkovou mobilitou zabývat či nikoli. Ani tento návrh nebyl do NAP CM zpracován.

19. Připomínka ke kapitole 9, subkapitola 9.5 (str. 85 až 86)

HK ČR požaduje vypustit z materiálu kartu opatření uvedenou v subkapitole 9.5.

Odůvodnění:

Jde o nesystémové opatření. Není logické, aby dodávka nafty, benzínu, plynu, vodíku k pohonu vozidla byla chápána jako dodání zboží a dodávka elektřiny, tedy jako služba. Tím se jen zapleveluje a nezpřehledňuje právní řád.

20. Připomínka ke kapitole 9, subkapitola 9.13 (str. 98 až 99)

HK ČR požaduje vypustit z materiálu kartu opatření uvedenou v subkapitole 9.13.

Odůvodnění:

Je neakceptovatelné „podepsat závazek“, aniž by bylo alespoň orientačně známé, jak vysoké náklady představuje výstavba zkapalňovací linky. Dále, protože jde o palivo, které dnes na trhu v podstatě neexistuje a za 10 let už bude opět na ústupu, je otázkou, zda se investice vůbec vyplatí. Před několika lety propagátoři LNG v dopravě tvrdili, že se bez zkapalňovací linky obejdeme (LNG se mělo vozit ze Štětína nebo z Rakouska). A prý pro podporu LNG stačí podpořit plnicí stanice. A nyní se už objevují názory, které chtějí i zkapalňovací linku, ačkoli počet vozů, které budou LNG používat, je marginální. Jde o neefektivní vynakládání veřejných prostředků.

21. Připomínka ke kapitole 9, subkapitola 9.15 (str. 101)

HK ČR požaduje v tabulce na řádku „Strategický cíl“ doplnit text takto:

„Zajištění rozvíjející se infrastruktury v síti TEN-T, v městských uzlech v blízkosti (symbióze) paralelních dopravních tahů, i neveřejných stanic.“

Odůvodnění:

Sdílené využití infrastruktury v případech, kdy je to možné a účelné, povede nejen k úspoře nákladů, ale také k urychlení získání této infrastruktury pro různé uživatele.

22. Připomínka ke kapitole 10, subkapitola 10.3 (str. 104)

HK ČR požaduje vypustit z materiálu kartu opatření subkapitoly 10.3 bez náhrady.

Odůvodnění:

Snaha o vyjmutí vodíku z díky zákona o PHM, konkrétně z povinnosti skládat kauci 20 milionů Kč, je vyargumentována nepravdivě slovy „Vratná kauce reguluje především distribuci konvenčních paliv, nehodí se ale pro decentralizovanou výrobu a distribuci vodíku.“ Kauce byly zavedeny nikoli s cílem regulovat konvenční paliva, ale zamezit daňovým únikům, a to bez ohledu na to, jaké palivo je předmětem obchodování. Dokonce i prodejci LPG, které je na trhu v podstatě minoritním palivem, dosahují zlomkových obrátů ve srovnání s distributory nafty nebo benzínu a jehož cena je poloviční oproti klasickým palivům, je „postiženo“ shodně jako majoritní paliva – nafta, benzín. I distributoři LPG byli a jsou povinni skládat kauce 20 milionů korun. Při vědomí tohoto mechanismu a podmínek je nesystémové požadovat, aby vodík byl z povinnosti vyňat.

23. Připomínka ke kapitole 10, subkapitola 10.5 (str. 106)

HK ČR požaduje zrušit navrhovanou kartu opatření dle bodu 10.5 „Stanovení povinnosti snižování emisí CO₂ pro dodavatele fosilních paliv“ bez náhrady, případně alternativně vypustit uváděná procenta a v části „Návrh řešení“. ponechat pouze termín plnění rok 2030, který je obsažen ve směrnici o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů. Nově by tak text návrhu řešení této části mohl znít takto:

„Stanovit povinnost dodavatelům fosilních paliv tak, aby do roku 2030 bylo dosaženo snížení intenzity emisí skleníkových plynů z energie spotřebované v odvětví dopravy ve výši požadované článkem 25 odst. 1 směrnice o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů.“

Odůvodnění:

K přípravě transpozice revize směrnice (EU) 2018/2001 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (tzv. REDIII) a zajištění dosažení snížení emisí CO₂ z fosilních paliv v dopravě na úroveň vyžadovanou touto směrnicí je ustanovena pod vedením ředitele Sekce energetiky a jaderných zdrojů, pana Neděly, pracovní skupina v gesci Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva životního prostředí, která s využitím rozsáhlých analytických materiálů z projektů Technologické agentury ČR a v široké spolupráci s ostatními stakeholdery legislativní text a nastavení trajektorie

plnění cílů, resp. povinností dodavatelů fosilních paliv teprve připravuje. NAP CM by tudíž neměl samovolně nastavovat cíle a zasahovat tak do kompetencí uvedené pracovní skupiny v této oblasti.

Povinnosti dodavatelů fosilních paliv v dopravě řeší navíc implementace RED III, která je již téměř zpracována. Návrh obsažený v textu implementace RED III ne zcela koresponduje s textem karty opatření subkapitoly 10.5.

24. Připomínka ke kapitole 11, subkapitola 11.1 (str. 108 a 109)

HK ČR požaduje

24.1 název karty opatření upravit takto:

*„Podpora nákupu ~~bateriových (BEMU), vodíkových (HEMU) a čistě elektrických (EMU)~~ **bezemisních železničních jednotek vozidel pro osobní dopravu**“*

24.2 v tabulce na řádku „Účel opatření“ upravit text takto:

*„Nahrazení stávajících drážních vozidel osobní ~~a nákladní~~ železniční dopravy poháněných fosilními palivy za vozidla bezemisní **a zvýšení přepravní kapacity bezemisních železničních vozidel (včetně přístupových bodů na železnici pro multimodální a kombinovanou dopravu)**“*

24.3 v tabulce na řádku „Východiska a popis požadavků na opatření“ upravit text takto:

*„Současná dieselová vozidla všech dopravců jsou na konci své ekonomické a morální životnosti a investice do dieselových vozidel ve 2. polovině 20. let není v zásadě obhajitelná. To platí zvláště v kontextu plánu implementace evropského zabezpečovacího systému ETCS z něhož vyplývá, že tímto systémem budou v brzké době vybavovány i tratě, které motorové rychlíky pojíždějí. Montáž ETCS do stávajících vozidel se z nákladového hlediska jeví rovněž jako neobhajitelná investice. **Zároveň je nutno zvětšit přepravní kapacitu vozidel nad rámec obnovy parku vozidel v rozsahu prosté reprodukce, neboť je žádoucí podpořit jak vyšší kvalitou, tak i vyšší kapacitou, trend vyššího zapojení energeticky a emisně úsporné železnice do přepravních úloh.**“*

24.4 v tabulce na řádku „Identifikace problému“ upravit text takto:

*„Bez zásadní modernizace **a zvýšení přepravní kapacity** drážního vozového parku ~~v osobní i nákladní dopravě~~ nebude dosaženo další žádoucí dekarbonizace ~~železniční~~ dopravy.“*

24.5 v tabulce na řádku „Návrh řešení“ upravit text takto:

*„S využitím Modernizačního fondu a v návaznosti na nabídková řízení k zajištění osobní železniční dopravy v závazku veřejné služby bude zajištěna postupná obnova **a kapacitní růst** stávajícího vozidlového parku za **bezemisní železniční vozidla pro osobní dopravu** kategorie ~~BEMU, EMU a HEMU~~.“*

Toto opatření se týká ~~jak~~ vozidel osobní železniční dopravy v závazku veřejné služby pro dálkovou i regionální dopravu tj. (v závazku veřejné služby státu i krajů) ~~tak i nákladních železničních vozidel~~. Konkrétní rozdělení dostupné alokace na jednotlivé druhy ~~bezemisních druhů pohonu není předem možno určit, neboť bude záviset na~~ vozidel bude určeno v souladu ~~mezi s~~ realizací potřebné infrastruktury a harmonogramem uzavírání nových smluv o veřejných službách mezi dopravci a objednateli.

Pozn.: Tato karta opatření ~~nepředjímá celkovou dohodu mezi MŽP a MD ohledně využití prostředků z Modernizačního fondu na celou oblast železniční dopravy (terminály kombinované dopravy, nákladková a vykládková místa, elektrická a duální železniční vozidla, prostou elektrizaci železniční infrastruktury)~~

24.6 v tabulce na řádku „Indikátor naplnění cíle“ (str. 109) upravit text takto:

*„Na základě výzev z TransGov Modernizačního fondu bude podpořen nákup **bezemisních** vozidel kategorií ~~BEMU, EMU a HEMU~~.“*

24.7 v tabulce na řádce „Rozpočtový dopad / zdroj financování“ (str. 109) upravit text takto:

„Modernizační fond/výnosy ze systému EU ETS a EU ETS2“

Odůvodnění:

Text byl zobecněn, aby zahrnoval vozidla nejen pro regionální osobní dopravu, ale i pro dálkovou osobní dopravu, a to libovolného bezemisního provedení. Ostatní aktivity (nákladní doprava, elektrizace, terminály) byly přeneseny do samostatných karet opatření 11.X, 11.Y a 11.Z.

25. Přípomínka ke kapitole 11, subkapitola 11.1 (str. 108 a 109)

HK ČR požaduje doplnit nové karty opatření označené jako 11.X, 11.Y a 11.Z za subkapitolu 11.1 takto:

„11.X Podpora *nákupu bezemisních a nízkoemisních železničních vozidel pro nákladní dopravu*“

Podpora nákupu bezemisních a nízkoemisních železničních vozidel pro nákladní dopravu	
Strategický cíl NAP CM	<i>Vytvoření předpokladů pro pokrok v dekarbonizaci železniční dopravy</i>
Termín plnění	<i>Zahájení projektů do konce roku 2030</i>
Vztah k nařízení AFIR	<i>Článek 13 (Železniční infrastruktura)</i>
Účel opatření	<i>Nahrazení stávajících drážních vozidel nákladní železniční dopravy poháněných fosilními palivy za vozidla bezemisní a zvýšení přepravní kapacity bezemisních železničních vozidel</i>
Východiska a popis požadavků na opatření	<i>Současná dieselová vozidla všech dopravců jsou na konci své ekonomické a morální životnosti a investice do dieselových vozidel ve 2. polovině 20. let není v zásadě obhajitelná. To platí zvláště v kontextu plánu implementace evropského zabezpečovacího systému ETCS. Montáž ETCS do stávajících vozidel se z nákladového hlediska jeví rovněž jako neobhajitelná investice. Zároveň je nutno zvětšit přepravní kapacitu vozidel nad rámec obnovy parku vozidel v rozsahu prosté reprodukce, neboť je žádoucí podpořit jak vyšší kvalitou, tak i vyšší kapacitou, trend vyššího zapojení energeticky a emisně úsporné železnice do přepravních úloh.</i>
Identifikace problému	<i>Bez zásadní modernizace a zvýšení přepravní kapacity drážního vozového parku nebude dosaženo další žádoucí dekarbonizace dopravy.</i>
Návrh řešení	<i>S využitím Modernizačního fondu bude zajištěna postupná obnova a kapacitní růst stávajícího vozidlového parku za bezemisní železniční vozidla pro osobní dopravu. Toto opatření se týká vozidel nákladní železniční dopravy.</i>
Indikátor naplnění cíle	<i>Na základě výzev z TransGov Modernizačního fondu bude podpořen nákup bezemisních a nízkoemisních vozidel</i>
Rozpočtový dopad / zdroj financování	<i>Modernizační fond/výnosy ze systému EU ETS a EU ETS2</i>

Odpovědnost / gestor	MŽP, MD
Spolupráce při plnění cíle opatření	

11.Y Podpora rozvoje elektrizace železnic

Podpora rozvoje elektrizace železnic	
Strategický cíl NAP CM	Vytvoření předpokladů pro pokrok v dekarbonizaci železniční dopravy
Termín plnění	Zahájení projektů do konce roku 2030
Vztah k nařízení AFIR	Článek 13 (Železniční infrastruktura)
Účel opatření	Vytvoření infrastrukturního energetického zázemí pro provoz bezemisních železničních vozidel
Východiska a popis požadavků na opatření	Bezemisní železniční vozidla potřebují pro svůj provoz infrastrukturní energetické zázemí, a to ideálně v podobě liniové elektrizace 25 kV
Identifikace problému	Bez rozvoje liniové elektrizace železnic nebude dosaženo cílů dekarbonizace dopravy.
Návrh řešení	Z výnosu z dražeb emisních povolenek EU ETS a EU ETS 2 bude podpořen rozvoj liniové elektrizace
Indikátor naplnění cíle	Délka nově elektrizovaných železničních tratí podle Koncepce rozvoje elektrické trakce.
Rozpočtový dopad / zdroj financování	Výnosy ze systému EU ETS a EU ETS2
Odpovědnost / gestor	MŽP, MD
Spolupráce při plnění cíle opatření	

11.Z Podpora multimodální dopravy železnice/silnice

Podpora multimodální dopravy železnice/silnice	
Strategický cíl NAP CM	Vytvoření předpokladů pro pokrok v dekarbonizaci železniční dopravy
Termín plnění	Zahájení projektů do konce roku 2030
Vztah k nařízení AFIR	Článek 13 (Železniční infrastruktura)

Účel opatření	Vytvoření mobilních prostředků, přepravních jednotek a infrastrukturního zařízení (komerčních i veřejných terminálů) pro kombinovanou dopravu železnice/silnice
Východiska a popis požadavků na opatření	Železnice je energeticky úsporná a je schopna efektivně bezemisně zvládnout i dálkové přepravy, ale její síť nepokrývá celou plochu území. Silniční síť pokrývá celou plochu území, ale je energeticky náročná a není schopna efektivně bezemisně zvládnout i dálkové přepravy. Multimodalita (kombinovaná doprava železnice/silnice) dokáže propojit výhody obou dopravních systémů a jejich potlačit nevýhody.
Identifikace problému	Železniční doprava a silniční doprava jsou dlouhodobě formovány do role konkurentů na přepravním trhu. V procesu přechodu na udržitelnou mobilitu je potřebné je propojit k vytvoření kooperativních a komplementárních vztahů.
Návrh řešení	Z Modernizačního fondu a z výnosu z dražeb emisních povolenek EU ETS a EU ETS 2 bude podpořen rozvoj mobilní i stacionární části kombinované dopravy (i jednotlivé vozové zásilky jsou vnímány jako jedna z podob kombinované dopravy)
Indikátor naplnění cíle	Růst přepravních výkonů kombinované dopravy
Rozpočtový dopad / zdroj financování	Výnosy ze systému EU ETS a EU ETS2
Odpovědnost / gestor	MŽP, MD
Spolupráce při plnění cíle opatření	

Odůvodnění:

Pro jednotlivé aktivity, původně zmíněné v kartě opatření 11.1 byly pro přehlednost vytvořeny další tři samostatné karty opatření.

26. Připomínka ke kapitole 11, subkapitola 11.2 (str. 110)

HK ČR požaduje

26.1 v tabulce na řádku „Identifikace problému“ doplnit text takto:

„Ze strany MD je možné podpořit pouze takové projekty, které současně budou sloužit jako veřejně přístupné stanice pro silniční vozidla, vhodné by bylo doplnit i nákladní plavidla tam, kde to bude výhodné. Do budoucna by však bylo žádoucí mít podpůrný mechanismus, který by umožnil podporu neveřejných vodíkových stanic.“

26.2 a dále v tabulce na řádku „Návrh řešení“ doplnit text takto:

„Umožnit výhledově podporu neveřejných vodíkových čerpacích stanic zajišťující obsluhu drážního vozidla, aniž by se vyloučila možnost využití i pro silniční vozidla a nákladní plavidla, pokud se to ukáže být možné a účelné.“

Odůvodnění:

Sdílené využití infrastruktury v případech, kdy je to možné a účelné, povede nejen k úspoře nákladů, ale také k urychlení získání této infrastruktury pro různé uživatele.

27. Připomínka ke kapitole 11, subkapitola 11.3 (str. 111)

HK ČR požaduje

27.1 doplnit název subkapitoly 11.3 takto:

„Vytvoření finančního mechanismu podpory nákupu elektrických i dalších bezemisních a nízkoemisních lodí a zajištění elektrického připojení v souladu s požadavky nařízení AFIR v přístavech TEN-T.“

27.2 a dále v tabulce na řádku „Identifikace problému“ doplnit text takto:

„Daný požadavek čl. 10 nařízení AFIR není zatím v žádném z českých přístavů v síti TEN-T plněn. Je ovšem velmi obtížné budovat danou elektrickou infrastrukturu bez existence adekvátní poptávky po dobíjení. Počet elektrických lodí plovoucích po vnitrozemských vodních cestách v ČR se tak musí zvýšit. Pro postupnou dekarbonizaci plavby, zejména nákladní dálkové je potřeba zvýšit i počet lodí s dalšími alternativními pohony.“

Odůvodnění:

Cílem NAP CM není jen „zajistit elektrické připojení v souladu s požadavky AFIR...“, ale vytvářet postupnou dekarbonizaci dopravy – pro což jsou v případě dálkové nákladní dopravy nutná i další opatření.

28. Připomínka ke kapitole 13, subkapitola 13.5 (str. 126)

HK ČR požaduje doplnit do karty opatření medium LPG/bioLPG ve smyslu níže uvedeného odůvodnění.

Odůvodnění:

HK ČR konzistentně připomíná, že stejný efekt (v některých parametrech menší, v některých dokonce větší) jako zemní plyn má i LPG /bioLPG. Předkladatelem je tento fakt opakovaně ignorován. HK ČR požaduje doplnění LPG/bioLPG.

C. DOPORUČUJÍCÍ PŘIPOMÍNKY

1. Připomínka ke kapitole 8, subkapitola 8.3 (str. 64)

HK ČR navrhuje doplnit text ve smyslu níže uvedeného odůvodnění.

Odůvodnění:

HK ČR upozorňuje na absenci kapitoly podpory pro operátory veřejné dopravy (veřejná hromadná doprava a doprava v závazku veřejné služby) v oblasti budování nezbytné infrastruktury – dynamického nabíjení pro trolejbusy, nabíjecí body/stání pro elektrobusy a trolejbusy – která je nezbytná k zajištění provozu nízkoemisních a bezemisních vozů. Kapitola 8.3 Podpora pro operátory veřejné dopravy (veřejná hromadná doprava a doprava v závazku veřejné služby) by měla být doplněna o v tomto smyslu odpovídající kapitolu v části 9. Infrastruktura pro silniční dopravu.

2. Množina doporučujících připomínek ke koncepčním otázkám materiálu

2.1 Vzhledem k rozšíření váhového limitu pro držitele řidičského oprávnění sk. B z 3,5 t na 4,25 t v případě, že se jedná o vozidlo na alternativní pohon, se doporučuje uplatnit tuto změnu i v dalších oblastech, v nichž se v současnosti limit 3,5 t pro vozidla (bez omezení typu pohonu) objevuje. Cílem tohoto opatření je mimo jiné zachovat přepravní kapacitu a snížit tak dopravní zátěž v místech, u kterých je v současnosti vjezd omezen na 3,5 t (např. centra některých měst).

- 2.2 V případě alternativních (bezemisních) vozidel určených k zásobování a přepravě zboží podléhajícího rychlé zkáze se doporučuje umožnit využití vyhrazených jízdních pruhů. Tato konkurenční výhoda by motivovala autodopravce k pořízení bezemisních vozidel.
- 2.3 V rámci úprav legislativního rámce v souvislosti s výstavbou dobíjecí infrastruktury, ale i s (ne)parkováním elektromobilů v parkovacích domech a podzemních garážích je nezbytné otevřít diskuzi nad uvolněním dosud striktních pravidel pro požární ochranu a z toho vyplývajících omezení pro rozvoj elektromobility v ČR.
- 2.4 V rámci ČR by měl existovat jednotný systém pro parkování bezemisních vozidel v rámci zón placeného stání, který zvýhodní tato vozidla oproti vozidlům na fosilní paliva (parkování zcela zdarma, případně zdarma po omezenou dobu). Obdobně by se mělo postupovat i v případě tzv. P+R záchytných parkovišť.
- 2.5 V souvislosti s přechodem na bezemisní dopravu by se měla otevřít debata nad změnou parametrů zpoplatnění převodu emisně nevyhovujících vozidel. Tedy zásadní zvýšení u stávajících kategorií (tedy vozidel splňujících max. mezní hodnoty EURO 2) a jeho rozšíření i na vozidla v kategorii EURO 3, EURO 4 a s odkladem i na kategorii EURO 5.

3. Připomínka k vyhodnocení předcházejících verzí NAP CM

HK ČR doporučuje vyhodnotit karty opatření z předcházejících verzí NAP CM.

Odůvodnění:

V předkládané Aktualizaci NAP CM jsou řešeny i úkoly, které byly ve formě karet opatření přijaty v letech 2015 a 2020 (tedy v předchozích dvou verzích NAP CM). HK ČR doporučuje vyhodnocení všech již dříve schválených karet opatření a sumarizaci důvodů, proč některé karty opatření nebyly realizovány. Nemá smysl stále opakovat stejné úkoly a tvářit se, že tím je splněno. Chce-li se dosáhnout nějaké změny, slouží zkušenost z předchozích let k tomu, aby se vědělo, kudy nemá smysl pokračovat.